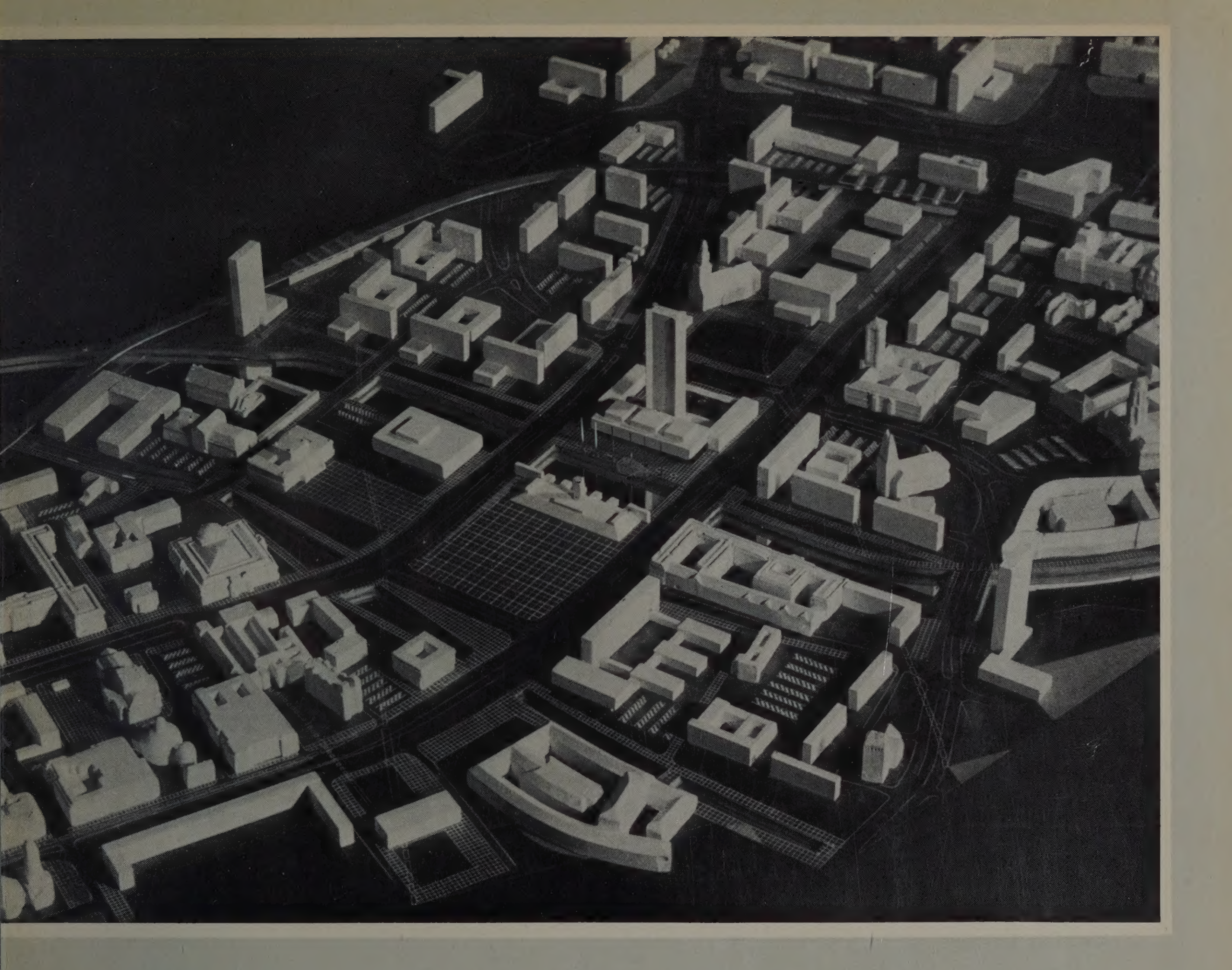


t Liebknecht
Aufbau des Zentrums von Berlin
Sache der gesamten Bevölkerung

enwettbewerb zur sozialistischen
gestaltung des Zentrums der Hauptstadt der
itschen Demokratischen Republik, Berlin

'reis: Kollektiv Gerhard Kröber

ter 3. Preis: Kollektiv Herbert Schneider

iiter 3. Preis: Kollektiv Lüben Tonev

nkauf in der ersten Gruppe:
lektiv A. Naumow

nkauf in der ersten Gruppe:
lektiv Kurt W. Leucht

nkauf in der zweiten Gruppe:
lektiv Heinrich Nachtweh

nkauf in der zweiten Gruppe:
ektiv Frieder Gebhardt

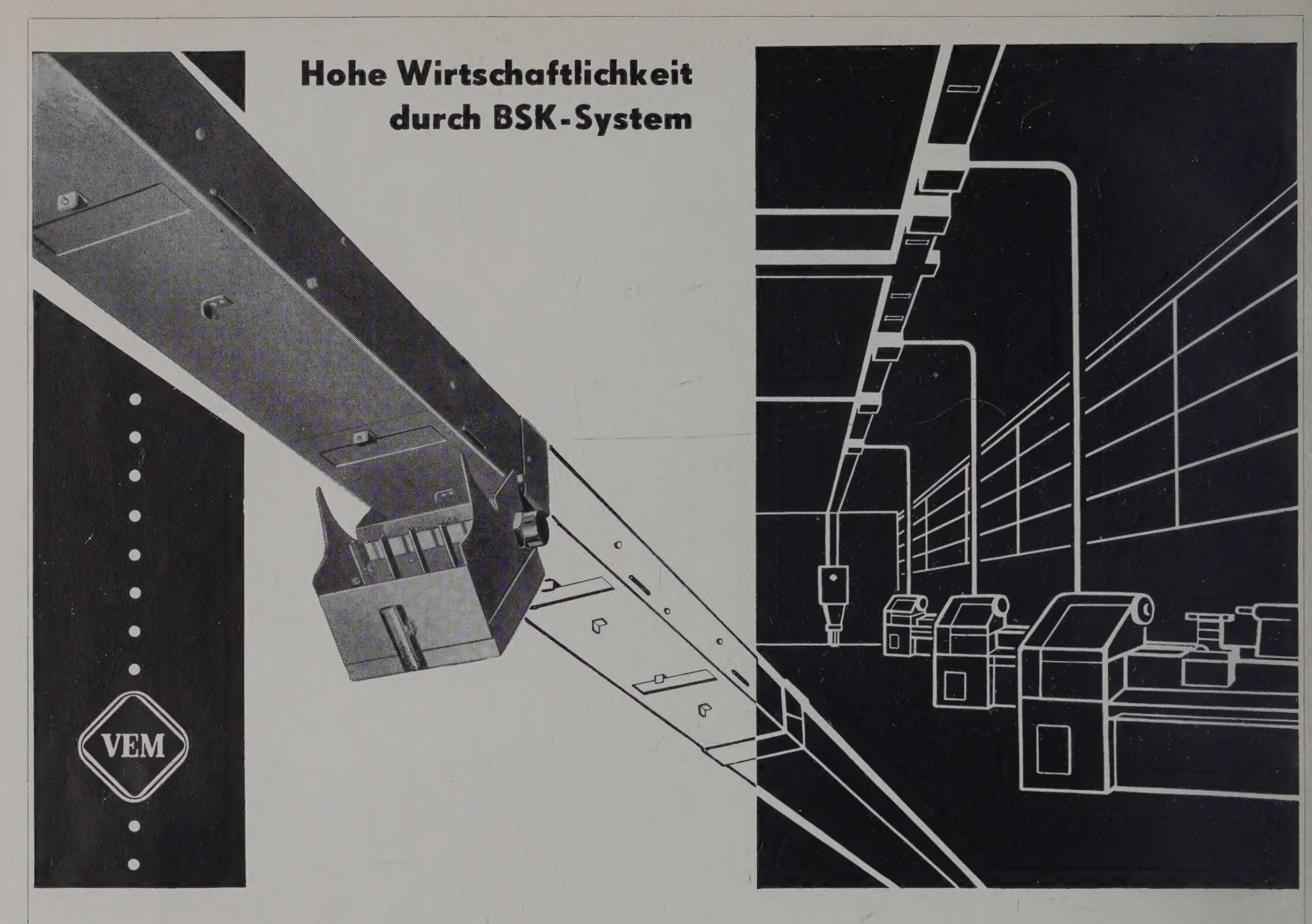
nkauf in der zweiten Gruppe:
ektiv Kalin Bojadjieff

rkennung: Kollektiv Albrecht Wimmer

rkennung: Helmut Rüpprich

Deutsche Architektur

9. Jahrgang · Berlin · Januar 1960 Heft 1


Hohe Wirtschaftlichkeit
durch BSK-System
VEM

Deutsche
Architektur

Herausgeber: Deutsche Bauakademie und Bund Deutscher Architekten

Heft 1 1960

Der Aufbau des Zentrums von Berlin ist Sache der gesamten Bevölkerung

Professor Dr. Kurt Liebknecht

Der Siebenjahrplan der Deutschen Demokratischen Republik sieht den planmäßigen Aufbau der Innenstadt von Berlin vor. Dieser großen und begeisternden Aufgabe diente der Ideenwettbewerb für die Bebauung des Zentrums von Berlin.

Den Aufbau werden wir nur bewältigen können, wenn unsere Bauarbeiter, Ingenieure, Architekten und Städtebauer sowie die ganze Bevölkerung der Hauptstadt daran mitwirken und die Pläne und Vorschläge für die Bebauung mitberaten.

Als Walter Ulbricht vor der Volkskammer am 30. September 1959 den Siebenjahrplan begründete, sagte er: ... „der Aufbau der Stadtzentren kann nur erfolgreich durchgeführt werden, wenn er zur Sache der gesamten Bevölkerung gemacht wird. Das gilt in ganz besonderem Maße für die Gestaltung des Zentrums unserer Hauptstadt Berlin, für die nicht nur die Berliner selbst, sondern alle Bürger der Deutschen Demokratischen Republik ein großes Interesse zeigen. Entscheidend für Berlin ist jetzt die gründliche Auswertung der Ergebnisse des städtebaulichen Ideenwettbewerbes für das Zentrum. Ich bin überzeugt, daß dieser Wettbewerb uns helfen wird, die Linie für eine großzügige, der Bedeutung der Hauptstadt entsprechende Bebauung des Zentrums zu bestimmen."

Der Aufbau des Zentrums der Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik ist eine verantwortungsvolle und komplizierte Aufgabe. Es ist notwendig, eine sozialistische Rekonstruktion durchzuführen, die durch die Größe der baulichen Gedanken, durch ihre Weiträumigkeit und durch ihre technische Gestaltung die Ideen des ersten deutschen Arbeiter-und-Bauern-Staates zum Ausdruck bringt. Der Zentrale Platz Berlins trägt den Namen von Marx und Engels und ist der architektonische und städtebauliche Mittelpunkt des ganzen Zentrums.

Schon nach 1950 wurden Pläne für den Aufbau des Zentrums aufgestellt, insbesondere auch für die Gestaltung des Marx-Engels-Platzes.

Die Stalinallee, die erste sozialistische Straße Berlins, wurde geschaffen. Ihre Großzügigkeit und lebensfreudige Gestaltung stellt einen ersten bedeutenden Schritt für die sozialistische Umgestaltung der Hauptstadt dar.

Nach diesen erfolgreichen Anfängen trat aber eine Pause ein, für die man zwar objektive Gründe anführte, wie die vorrangige Beschäftigung mit den Fragen des Wohnungsbaus und der Industrialisierung des Bauens, der Hauptgrund bestand aber darin, daß in Fragen der Gestaltung der Zentren unserer Städte und insbesondere Berlins keine klaren Vorstellungen vorhanden waren.

Die Deutsche Bauakademie und der Bund Deutscher Architekten haben die Auseinandersetzungen über Probleme des sozialistischen Städtebaus und der sozialistischen Architektur ungenügend geführt. Es fehlte der Kampf um die prinzipielle Linie im städtebaulichen Schaffen der letzten Jahre. Deshalb konnten auch schädliche westliche Einflüsse in Städtebau und Architektur wirksam werden.

Wir haben es der Partei der Arbeiterklasse zu verdanken, daß sie den Kampf um die Prinzipien des sozialistischen Städtebaus auf die Tagesordnung gesetzt hat. Die Klarstellung dieser Fragen ist unaufschiebbar, da die städtebaulichen Aufgaben des Siebenjahrplanes gelöst werden müssen.

In diesem Zusammenhang hat der Ende vorigen Jahres von der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und dem Magistrat von Groß-Berlin ausgeschriebene städtebauliche Wettbewerb für das Zentrum der Hauptstadt Berlin große Bedeutung. Es wurde ein Programm ausgearbeitet, das die sozialistische Entwicklung Berlins zugrunde legt und vor allem die Bedeutung des Zentrums und seines zentralen Ensembles, des Marx-Engels-Platzes, unterstrich.

An diesem bisher größten und verantwortungsvollsten Wettbewerb in der Deutschen Demokratischen Republik nahmen im ganzen 56 Kollektive, darunter auch Kollektive aus der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, aus der Volksrepublik Polen, der Tschechoslowakischen Republik, der Ungarischen Volksrepublik, der Rumänischen Volksrepublik und der Volksrepublik Bulgarien teil. Alle Teilnehmer haben ausnahmslos eine große und anzuerkennende Arbeit geleistet, und es muß hervorgehoben werden, daß uns die Kollektive aus der Sowjetunion und den Ländern der Volksdemokratie bei dieser großen Aufgabe tatkräftig unterstützt haben. Auch an dieser Stelle möchte ich ihnen dafür den herzlichsten Dank aussprechen.

Das Preisgericht und die von ihr gebildete Fachkommission haben alle Entwürfe gewissenhaft und sorgfältig geprüft. Das nahm viele Tage in Anspruch, denn alle Zeichnungen aneinandergereiht ergeben eine Länge von etwa 500 m. Diese Arbeit wurde durch die Tätigkeit der Vorprüfer, die alle Entwürfe entsprechend den Wettbewerbsunterlagen analysierten und auch Vergleichstabellen aufstellten, erleichtert. Das Preisgericht erhielt somit gute Voraussetzungen für die Beurteilung aller Wettbewerbsentwürfe.

Um den vielen und unterschiedlichen Vorschlägen für die Gestaltung des Wettbewerbsgebietes gerecht werden zu können, beurteilte das Preisgericht zuerst die Kompositionen des Zentralen Platzes mit dem zentralen Gebäude, dem Denkmal, der Ehrenhalle und der Tribüne, danach die Gestaltungen der Abschnitte westlich des Marx-Engels-Platzes bis zum Brandenburger Tor und östlich des Zentralen Platzes einschließlich des Alexanderplatzes. Schließlich wurden die Fragen der Substanzerhaltung, des Verkehrs, der Aufschließung und der neuen Bautechnik einer Prüfung unterzogen.

Das Preisgericht kam zu dem Ergebnis, daß kein Entwurf in vollem Maße der gestellten Aufgabe entspricht.

Interessanterweise zeigen die besten Lösungen, insbesondere für die Gestaltung und Bebauung des Marx-Engels-Platzes, daß bestimmte Forderungen des im Jahre 1951 gebildeten Komitees für das Marx-Engels-Denkmal unter Vorsitz des Präsidenten der Deutschen Demokratischen Republik, Genossen Wilhelm Pieck, vollkommen richtig waren. Es handelt sich dabei um die Stellung der Tribüne mit dem Denkmal von Marx und Engels an der Ostseite des Platzes und die Stellung des dominierenden zentralen Gebäudes an derselben Seite jenseits der Spree. Das bezieht sich auch auf die Verbindung der Tribüne mit dem zentralen Gebäude durch eine breite Brücke über die Spree.

Das Ergebnis des Wettbewerbes muß, obwohl kein erster Preis vergeben werden konnte, als positiv beurteilt werden, denn die Arbeiten enthalten viele gute Ideen, die zeigen, daß viele Verfasser begonnen haben, sich ernsthaft mit den Fragen des sozialistischen Städtebaus, insbesondere was den Aufbau der Hauptstadt unserer Republik betrifft, auseinanderzusetzen.

Aus diesem Grunde hat das Preisgericht es für richtig befunden, außer den Entwürfen, die für ihre gesamte Haltung mit Preisen ausgezeichnet wurden, einige Arbeiten für gute städtebauliche und architektonische Ideen und Teillösungen anzukaufen oder ihnen Anerkennungen auszusprechen. Alle ausgezeichneten Arbeiten, aber auch die Entwürfe, die in die engere Wahl gelangten und nicht ausgezeichnet wurden, werden dazu beitragen, das Aufbauprogramm für das Zentrum Berlins zu präzisieren.

Die Verfasser der besten Arbeiten werden die Möglichkeit erhalten, weiter an der Gestaltung des Zentrums mitzuwirken.

In allen Arbeiten gibt es jedoch auch Mängel. Ein Teil der Verfasser hat die Realitäten des Aufbaus nicht richtig eingeschätzt. Die bauliche Substanz sowie die vorhandenen stadttechnischen Anlagen wurden ungenügend berücksichtigt. Einige Entwürfe zeigen ausgesprochen formalistische, uns fremde Auffassungen über die Architektur und den Städtebau.

Alle Entwürfe wurden ohne Ausnahme in einer Ausstellung gezeigt. Sie sind mit einer kurzen Charakteristik versehen, damit sich die Besucher gut orientieren konnten.

Außer den Entwürfen des Wettbewerbes wurden noch zwei Arbeiten ausgestellt: der Entwurf des Kollektivs Kosel, Hopp, Mertens, der auf Veranlassung des Auslobers auf der Grundlage des schon veröffentlichten Entwurfes und unter Beachtung neuer Gedanken der Wettbewerbsentwürfe überarbeitet wurde, und der Entwurf von Professor Hermann Henselmann.

Es wird jetzt die Aufgabe des Bundes Deutscher Architekten und der Deutschen Bauakademie sein, eine breite Diskussion über den Wettbewerb und den Aufbau des Zentrums von Berlin zu führen. Die Arbeiten des Wettbewerbes und seine Ergebnisse liefern uns wesentliches Material für die Ausarbeitung von Grundsätzen für den sozialistischen Städtebau und die sozialistische Architektur, die wir dringend für unsere Baupraxis brauchen. Dabei sollten die wichtigen Hinweise zugrunde gelegt werden, die Walter Ulbricht in seiner Rede zum Siebenjahrplan vor der Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik gab:

„Die detaillierte Ausarbeitung der Pläne für die Bebauung der Stadtzentren wird uns auch in den architektonischen Fragen weiterbringen. Die Aufgabe besteht darin, großzügige und weiträumige Ensembles zu schaffen, in denen das durch den Sozialismus geschaffene Neue im Leben der Gesellschaft seinen Ausdruck findet. Die Vielfalt des gesellschaftlichen und besonders des kulturellen Lebens, wozu nicht zuletzt unsere Volksfeste und Massenveranstaltungen gehören, muß in unseren Stadtzentren ebenso berücksichtigt werden wie die Bedeutung der wichtigsten öffentlichen Gebäude, die eine architektonische Hervorhebung verlangen. Diese Gebäude müssen mit den modernsten technischen Mitteln unter Verwendung neuer Baumaterialien ausgeführt werden. Sie müssen eine Architektur aufweisen, die durch Heranziehung schöner, farbiger, dauerhafter, neuzeitlicher Materialien, wie Leichtmetall, Kunststoffe, Glas, Natur- und Kunststeine und so weiter, architektonische Höhepunkte schafft und so die städtebauliche, räumliche Ordnung unterstreicht. In dieser Ordnung, Großzügigkeit und lebensfreudigen Gestaltung, von der wir uns schon beim Aufbau der Stalinallee und ähnlicher Ensembles leiten ließen, liegt das Entscheidende und Neue im Städtebau. Dabei erhalten unsere Architekten durch das industrielle Bauen die Möglichkeit, großzügige architektonische Ensembles zu schaffen, die sich grundsätzlich von dem Chaos unterscheiden, das sich in den Zentren kapitalistischer Städte breitmacht."

Eine wichtige Aufgabe besteht nun darin, in kürzester Frist das städtebauliche Programm unter Auswertung der Ergebnisse des Wettbewerbes zu präzisieren. Das bezieht sich sowohl auf die stadtbaukünstlerischen als auch auf die technischen Fragen, wie Verkehr, Versorgung und industrielles Bauen.

Die Festlegung der Bauweisen für die Gebäude des Berliner Zentrums ist eine wichtige Aufgabe. Durch wissenschaftlich fundierte Untersuchungen ist zu ermitteln, welche Baustoffe, welche Konstruktionen und welche Technologien der Vorfertigung und Montage den jeweils geringsten ökonomischen Aufwand bei der Errichtung der geplanten Gebäude erfordern. Diese Überlegungen haben nicht nur für einzelne Gebäude eine große Bedeutung, sondern für den Aufbau der ganzen Stadt, der bei uns unter den Bedingungen des Sozialismus nach einheitlichen Gesichtspunkten organisiert wird.

Das Zentrum Berlins wird ein großer sozialistischer Bauplatz während des Siebenjahrplanes sein und nicht nur auf den westlichen Teil der gespaltenen Hauptstadt, sondern auch auf die Bauschaffenden und die Bevölkerung in Westdeutschland ausstrahlen, wo solche großzügigen städtebaulichen Arbeiten im Interesse der ganzen Gesellschaft unmöglich sind.

Ideenwettbewerb zur sozialistischen Umgestaltung des Zentrums der Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin

Ausschreiber:
Regierung der Deutschen Demokratischen Republik
Magistrat von Groß-Berlin

Von dem V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands wurde die Aufgabe gestellt, die Zentren der zerstörten Städte im wesentlichen bis 1965 wiederherzustellen. Von besonderer Wichtigkeit ist der Aufbau des Stadtzentrums der Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik — Berlin.

Es soll erreicht werden, daß bis 1965 das Stadtzentrum seine architektonische Hauptgestaltung erhält; dazu sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Die Fortsetzung der Stalinallee vom Strausberger Platz bis zum Alexanderplatz

2. Die Bebauung am Marx-Engels-Platz
Es sind die Gebäude an der Seite des Marstalls und an der Seite zwischen dem Museum für Deutsche Geschichte und dem Haus des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands aufzubauen und die Projektierung des zentralen Gebäudes fertigzustellen.

3. Der Wiederaufbau der Straße Unter den Linden

Hiervon ausgehend schrieben die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und der Magistrat von Groß-Berlin anläßlich des neunten Jahrestages der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik einen Städtebauideenwettbewerb für die Umgestaltung des Zentrums von Berlin, der Hauptstadt eines friedliebenden demokratischen Deutschlands, aus.

Das Ziel des Wettbewerbes bestand darin, sowohl Vorschläge für die Gestaltung der Baumaßnahmen des Siebenjahrplanes zu erhalten als auch für das gesamte Zentrum eine städtebauliche Perspektive zu entwickeln, die den Bedürfnissen künftiger Generationen gerecht wird.

In dem Gesetz über den Siebenjahrplan zur Entwicklung der Volkswirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik in den Jahren 1959 bis 1965 heißt es dazu: „Der Wiederaufbau des Stadtzentrums umfaßt die Bebauung der Straße Unter den Linden vom Brandenburger Tor bis zum Marx-Engels-Platz, die Gestaltung des Marx-Engels-Platzes und des Alexanderplatzes sowie die Fortführung der Stalinallee bis zum Alexanderplatz. Bei der Bebauung der Straße Unter den Linden ist ihr historischer Charakter zu wahren. Das Berliner Forum wird Mittelpunkt des geistigen und kulturellen Lebens."

Der Sozialismus schafft alle Voraussetzungen, den ständig wachsenden materiellen und geistigen Bedürfnissen der Gesellschaft bei dem planmäßigen Aufbau der Städte den entsprechenden Raum und Ausdruck zu geben.

Dagegen beweist die bisherige Bautätigkeit in den Stadtzentren Westdeutschlands, daß in der Periode des kapitalistischen Verfalls eine planmäßige Umgestaltung der Städte im Interesse der gesamten Bevölkerung nicht möglich ist.

Das ökonomische, politische und kulturelle Leben, wie es sich im Sozialismus entwickelt, muß im Zentrum der Hauptstadt seinen städtebaulichen Ausdruck finden. Neben den repräsentativen Bauten des öffentlichen Lebens sollen auch Wohngebiete im Zentrum ihren Platz finden. Dabei ist die historisch gewachsene Struktur der Stadt zu berücksichtigen. Die neuste Technik und industrielle Baumethoden sollen Anwendung finden.

Das Wettbewerbsgebiet reicht vom Alexanderplatz im Osten bis zum Brandenburger Tor im Westen und vom Wilhelm-Pieck-Ring im Norden bis zur Zimmerstraße im Süden.

Die Fortsetzung der Stalinallee vom Strausberger Platz bis zum Alexanderplatz, die Rathausstraße und die Liebknechtstraße, der Marx-Engels-Platz und die Straße Unter den Linden bilden die Magistrale des Stadtzentrums mit seinem politischen und kulturellen Mittelpunkt, dem Marx-Engels-Platz.

Der Marx-Engels-Platz ist zu einem Forum der deutschen Arbeiterbewegung auszubilden. Dieser Platz hat große Traditionen in der Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung. Hier sprach Karl Liebknecht zu den revolutionären Arbeitern und Matrosen, und hier rief Ernst Thälmann die deutsche Arbeiterklasse zur Aktionseinheit und zum Kampf gegen den Hitlerfaschismus auf. An dieser Stelle soll die oberste Volksvertretung des Arbeiter-und-Bauern-Staates ihren Sitz erhalten. Hier finden die großen politischen Demonstrationen, die Kundgebungen und Feiern des Volkes statt. Dieser gesellschaftliche Inhalt muß in der Architektur und in der bildenden Kunst seinen Ausdruck finden.

Der Marx-Engels-Platz hat die hervorragendsten Denkmale und wichtigsten öffentlichen Bauten Berlins zu einer harmonischen Gesamtkomposition zu vereinen. In diesem zentralen Gebiet sind das Marx-Engels-Denkmal, die Ehrentribüne, das Marx-Engels-Haus, das Marx-Engels-Lenin-Institut, das Gebäude der obersten Volksvertretung, das Haus des Ministerrates sowie eine Veranstaltungs- und Ausstellungshalle vorzusehen.

Ein weiterer Schwerpunkt der städtebaulichen Komposition ist der Alexanderplatz. Er ist der bedeutendste Verkehrsknotenpunkt des Zentrums und ein traditioneller Einkaufsbereich der Bevölkerung.

Der Alexanderplatz verbindet als Teil der Magistrale die Stalinallee mit der Rathausstraße und der Liebknechtstraße. Das macht eine räumliche Erweiterung des Alexanderplatzes in westlicher Richtung erforderlich.

Die Gestaltung dieses bedeutenden Verkehrsplatzes erfordert sorgfältige Beachtung der verschiedenen Funktionen und die Berücksichtigung des unterirdischen Raumes mit seinen technischen Einrichtungen.

Von ebenso großer Bedeutung für die Gestaltung des Berliner Zentrums ist der Wiederaufbau der historischen Straße Unter den Linden vom Marx-Engels-Platz bis zum Brandenburger Tor. Der bisherige Charakter dieses Straßenraumes soll gewahrt bleiben, wobei die Traufhöhe der Gebäude von 18 m entsprechend dem Linden-Statut einzuhalten ist. Im Bereich des Berliner Forums sind die wertvollsten Gebäude (Staatsoper, Museum für Deutsche Geschichte, Humboldt-Universität, Neue Wache) bereits wiederhergestellt. Für die Gestaltung des August-Bebel-Platzes sind entsprechende Vorschläge zu machen.

Die Friedrichstraße behält den Charakter einer Kauf- und Geschäftsstraße.

Eine spätere Begradigung der Stadtbahn im Bereich des Zentrums ist vorgesehen.

Die übrigen Bereiche des politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Lebens, die im Raumprogramm näher angeführt wurden, sind mit diesen Schwerpunkten des Zentrums sinnvoll in Beziehung zu setzen.

Das Ergebnis des Wettbewerbes wurde der Öffentlichkeit übergeben, um die gesamte Bevölkerung zur Mitarbeit an der Umgestaltung des Zentrums von Berlin, der Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik, heranzuziehen.

Zum Wettbewerb waren alle Städtebauer, Architekten und Ingenieure, die Bürger der Deutschen Demokratischen Republik sind, sowie Studenten der Hochschulen, die ihr Vorexamen abgelegt haben und der vorgenannten Bedingung entsprechen, zugelassen. Aus den sozialistischen Ländern wurden einige Städtebauer, Architekten und Ingenieure zur Teilnahme am Wettbewerb eingeladen.

Die Ausschreibung des Wettbewerbes erfolgte im Einvernehmen mit dem Bund Deutscher Architekten.

Es wurden folgende Preise und Ankäufe ausgesetzt:

Ein 1. Preis zu 30 000 DM,
ein 2. Preis zu 20 000 DM,
ein 3. Preis zu 10 000 DM,
bis 5 Ankäufe zu je 5 000 DM.

An Leistungen wurden von den Wettbewerbsteilnehmern gefordert:

1. Beschreibung der Planungsgedanken mit eventuellen graphischen Darstellungen
2. Lageplan des Wettbewerbsgebietes im Maßstab 1 : 2000
3. Lageplan des Marx-Engels-Platzes im Maßstab 1 : 500
4. Lageplan des Alexanderplatzes im Maßstab 1: 500
5. Schnitte durch die wichtigsten Straßen und Plätze in einem vom Planverfasser für erforderlich gehaltenen Umfang im Maßstab 1 : 500, jedoch mindestens durch den Marx-Engels-Platz, den Alexanderplatz und die Rathausstraße
6. Vogelschaubild oder Isometrie des Wettbewerbsgebietes mit Darstellung der Gesamtkonzeption
7. Je ein Schaubild vom Marx-Engels-Platz und vom Alexanderplatz
8. Ein Modell im Maßstab 1:2000 des Kerngebietes Marx-Engels-Platz bis Alexanderplatz
9. Nachweis des geforderten Raumprogrammes hinsichtlich der bebauten Flächen, der Verkehrsflächen und Grünflächen

Als Vorprüfer waren tätig:

Architekt BDA Karl Menzel, Stadtbauamt;

Architekt BDA Peter Schweizer, Stadtbauamt;

Dipl.-Ing. Erwin Schulz, Stadtbauamt;

Architekt BDA Dipl.-Ing. Klaus Sbrzesny, Stadtbezirksbaudirektor Berlin-Mitte;

Herr Werner Ostwald, Wirtschaftsrat, Abteilung Planung.

Das Preisgericht setzte sich wie folgt zusammen:

1. Professor Dr. Dr. Erich Correns, Präsident des Nationalrates der Nationalen Front des demokratischen Deutschland;
2. Herr Friedrich Ebert, Oberbürgermeister von Groß-Berlin;
3. Herr Ernst Scholz, Minister für Bauwesen;
4. Professor Walter Arnold, Mitglied der Akademie der Künste;
5. Professor Architekt BDA Edmund Collein, Direktor des Instituts für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung der Deutschen Bauakademie;
6. Herr Bruno Flint, Brigadier beim VEB Hochbau Friedrichshain;
7. Architekt BDA Erhard Gißke, Stadtbaudirektor von Groß-Berlin;
8. Herr Kurt Goldberg, Bürgermeister des Stadtbezirks Berlin-Mitte;
9. Architekt BDA Helmut Hennig, Stadtbauamt;
10. Professor Dipl.-Ing. Hanns Hopp, Architekt BDA, Präsident des Bundes Deutscher Architekten;
11. Herr Hans Kiefert, Zweiter Sekretär der Bezirksleitung Berlin der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands;
12. Professor Dr. Kurt Liebknecht, Architekt BDA, Präsident der Deutschen Bauakademie;
13. Herr Lothar Lindner, Vorsitzender der Industriegewerkschaft Bau/Holz;
14. Herr Hans Modrow, Erster Sekretär der Bezirksleitung Berlin der Freien Deutschen Jugend;
15. Professor Dr. Georg Münther, Technische Hochschule Dresden;
16. Professor Dipl.-Ing. Karl-Heinz Schulz, Direktor des Instituts für Technik und Ökonomie der Deutschen Bauakademie;
17. Herr Paul Schwenk, Veteran der Berliner Arbeiterbewegung;
18. Frau Ilse Thiele, Vorsitzende des Demokratischen Frauenbundes Deutschlands.

Auf seiner konstituierenden Sitzung unter Vorsitz des Vorsitzenden des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik, Otto Grotewohl, beschloß das Preisgericht, an Stelle des längere Zeit abwesenden Professor Karl-Heinz Schulz, Architekt BDA Dipl.-Ing. Leo Stegmann, Institut für Typung der Deutschen Bauakademie, als Fachpreisrichter in das Preisgericht zu berufen.

Das Preisgericht wählte Herrn Oberbürgermeister Friedrich Ebert zum Vorsitzenden und Architekt BDA Helmut Hennig zum Sekretär des Preisgerichts.

Auf der abschließenden Sitzung des Preisgerichts teilte der Vorsitzende, Herr Oberbürgermeister Friedrich Ebert, mit, daß Professor Hanns Hopp wegen beruflicher Verhinderung aus dem Preisrichterkollegium ausgeschieden sei.

Den Bericht der Fachpreisrichterkommission erstattete Professor Dr. Kurt Liebknecht.

Nach dem letzten Rundgang waren insgesamt 18 Entwürfe in der engeren Wahl verblieben.

Das Preisgericht gelangte zu der Auffassung, daß ein in der Gesamtlösung überragender Entwurf, der einen 1. Preis erhalten könnte, nicht vorhanden ist. Aus diesem Grunde beschloß das Preisgericht, von der Verteilung eines 1. Preises abzusehen und die Gesamtsumme neu zu verteilen.

Nach eingehender Beurteilung der in die engere Wahl gezogenen Entwürfe wurden zehn Arbeiten wie folgt prämiiert:

Den 2. Preis in Höhe von 20 000 DM erhielt der Entwurf des Kollektivs Architekt BDA Dipl.-Ing. Gerhard Kröber, Dipl.-Architekt BDA Herbert Gebhardt, Dipl.-Architekt BDA Arthur Jungblut, Dipl.-Ing. Gerhard Plahnert vom Entwurfsbüro für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung Halle.

Den ersten 3. Preis in Höhe von 12 000 DM erhielt der Entwurf des Kollektivs Architekt BDA Herbert Schneider, Architekt BDA Dipl.-Ing. Hans Hunger, Architekt BDA Kurt Röthig, Architekt BDA Hans Konrad, Architekt BDA Dipl.-Ing. Heinz Berndt, Architekt Krista Grunicke, Ingenieur Günther Neumann vom Stadtbauamt Dresden.

Den zweiten 3. Preis in Höhe von 12 000 DM erhielt der Entwurf des Kollektivs Architekt Professor Lüben Tonev, Architekt Assen Stoitschkov, Architekt Deltscho Sugarev, Architekt Evgeni Sidarov, Architekt Losan Losanov, Architekt Stefan Stainow vom Institut für Städtebau und Architektur bei der Bulgarischen Akademie der Wissenschaften.

Die Ankäufe wurden in zwei Gruppen unterteilt.

Den 1. Ankauf in der ersten Gruppe in Höhe von 8 000 DM erhielt der Entwurf des Kollektivs Architekt A. Naumow, Architekt S. Speransky, Architekt I. Maslow, Architekt W. Bopow, Ingenieur M. Wassilewsky, Ingenieur K. Kriwzow vom Projekt-Institut ,,Lenprojekt" der Stadt Leningrad.

Den 2. Ankauf in der ersten Gruppe in Höhe von 8 000 DM erhielt der Entwurf des Kollektivs Architekt BDA Kurt W. Leucht, Dipl.-Ing. Dipl.-Wirtschaftler Peter Doehler, Architekt BDA Dipl.-Ing. Hans Gericke, Architekt BDA Dr.-Ing. Johann Greiner, Architekt BDA Hans Mucke, Dipl.-Ing. Herbert Riecke, Dipl.-Ing. Gerhard Stiehler, Dr.-Ing. Werner Straßenmeyer, Grafiker Kurt Walter vom Institut für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung der Deutschen Bauakademie.

Den 1. Ankauf in der zweiten Gruppe in Höhe von 6000 DM erhielt der Entwurf des Kollektivs Architekt BDA Heinrich Nachtweh, Architekt BDA Herwig Hrussa, Architekt BDA Dipl.-Ing. Harald Schultz vom VEB Hochbauprojektierung Magdeburg.

Den 2. Ankauf in der zweiten Gruppe in Höhe von 6 000 DM erhielt der Entwurf des Kollektivs Architekt BDA Frieder Gebhardt, Architekt BDA Wolfgang Scheibe, Architekt Hans-Joachim Dressle, Technische Zeichnerin Ortrun Paul vom VEB Hochbauprojektierung I Leipzig.

Den 3. Ankauf in der zweiten Gruppe in Höhe von 6000 DM erhielt der Entwurf des Kollektivs Architekt Kalin Bojadjieff, Architekt Wasil Siromachoff, Architekt Milko Mateeff, Architekt Michil Milkoff, Architekt Atanas Markoff, Architekt Jeko Jekoff, Architekt Iwan Nikoloff vom Glawprojekt Sofia.

Eine Anerkennung in Höhe von 3500 DM erhielt erstens der Entwurf des Kollektivs Dipl.-Ing. Architekt BDA Albrecht Wimmer, Architekt BDA Rudolf Dehmel, Gartenarchitekt BDA Karl Kirschner, Gartenarchitekt BDA Horst Baeseler, Architekt BDA Daniel Knauff, Gartenarchitekt Günter Engel, Architekt Werner Härlein, Architekt Dipl.-Ing. Friedrich-Wilhelm Müller, Architekt BDA Herbert Schiweck vom VEB Hochbauprojektierung (Z) Berlin.

Eine Anerkennung in Höhe von 3500 DM erhielt zweitens der Entwurf des Kollektivs Architekt Helmut Rüpprich, Architekt Winfried Schumann vom VEB Industrieprojektierung I Dresden.



Oranienburger
Friedrich-
U.Bf.
Oranbgr Tor
Deutsches Theater
Synag.
Krausnick
Johannis
Ziegel
Tucholsky
Monbijou
Reinhardt
Schumann
Marien
Weidendammer Br.
Weidendamm
Am Monbijoubr
Bode Museum
Kupfer-
Deutsches u. Pergamon Museum
Planck
Geschwister Scholl-Str.
U-Bf. Friedrichstr.
Metropol Th.
Bf. Friedrichstr.
Marschallbr.
Georgen
Neustädtische
Charlotten str.
Univer sitäts str.
Dorotheenst. Kirche
Mittel
Wilhelms
Neue
Unter den Linden
Pariser
Brandenbgr Tor Pl.
S-Bf. U.d. Linden
Wilhelm
Am Festungsgr
Kastanienwäldchen
Museum f. Deutsche Geschichte
Bebel platz
Staatsoper
St Hedwigs K.
Behren
Mauer
Glinka
Markgrafen
Französische
U-Bf. Französ. Str.
Platz der
Französ. Dom
Otto-Nuschke
Staats Schauspiel-hs
Deutsch. Dom
Tauben
Hausvogtei pl.



Bestandsplan des Wettbewerbsgebietes 1 : 8000

Alle nachfolgenden Bebauungspläne wurden, um dem Leser eine klare Orientierung zu ermöglichen, auf Veranlassung der Redaktion nach einer einheitlichen Darstellungsweise umgezeichnet.





2. Preis

Kollektiv Architekt BDA Dipl.-Ing. Gerhard Kröber, Dipl.-Architekt BDA Herbert Gebhardt, Dipl.-Architekt BDA Arthur Jungblut, Dipl.-Ing. Gerhard Plahnert vom Entwurfsbüro für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung Halle

Begründung des Preisgerichtes

Der Entwurf zeichnet sich durch eine Großzügigkeit aus, die den Perspektiven der sozialistischen Entwicklung Berlins entspricht.

Die Anordnung des zentralen Gebäudes am Ostufer der Spree ist richtig. Die Komposition des Turmhauses innerhalb der Gebäudegruppe und der Aufbau dieser Dominante in bezug auf den Marx-Engels-Platz sowie den Westen und Osten der Stadt werden positiv bewertet. Die Komposition und Bedeutung des zentralen Ensembles wird durch zwei weitere Höhenakzente an der nördlichen und südlichen Krümmung des Spreelaufes gestaltet und bereichert. Die Flußmagistrale Spree im Bereich des Marx-Engels-Platzes erhält dadurch eine wirkungsvolle Gestaltung.

Das zentrale Hochhaus besitzt nördlich und südlich den notwendigen Abstand zu den anschließend vorgesehenen Bauwerken am Ostufer der Spree, ohne sich jedoch von diesen zu isolieren. Die ungenügende Verbindung des zentralen Gebäudes mit der Tribünenanlage auf dem Marx-Engels-Platz wird als Mangel empfunden.

Für die Demonstrationen auf dem Zentralen Platz sieht der Verfasser zwei Möglichkeiten vor: als Standdemonstration auf dem Platz selbst und als fließende Demonstration, für die eine provisorische Tribüne von Fall zu Fall aufgebaut werden soll. Bei fließenden Demonstrationen haben die Demonstranten jedoch keine echte Beziehung zu dem an sich richtig stehenden, wirkungsvollen Denkmal.

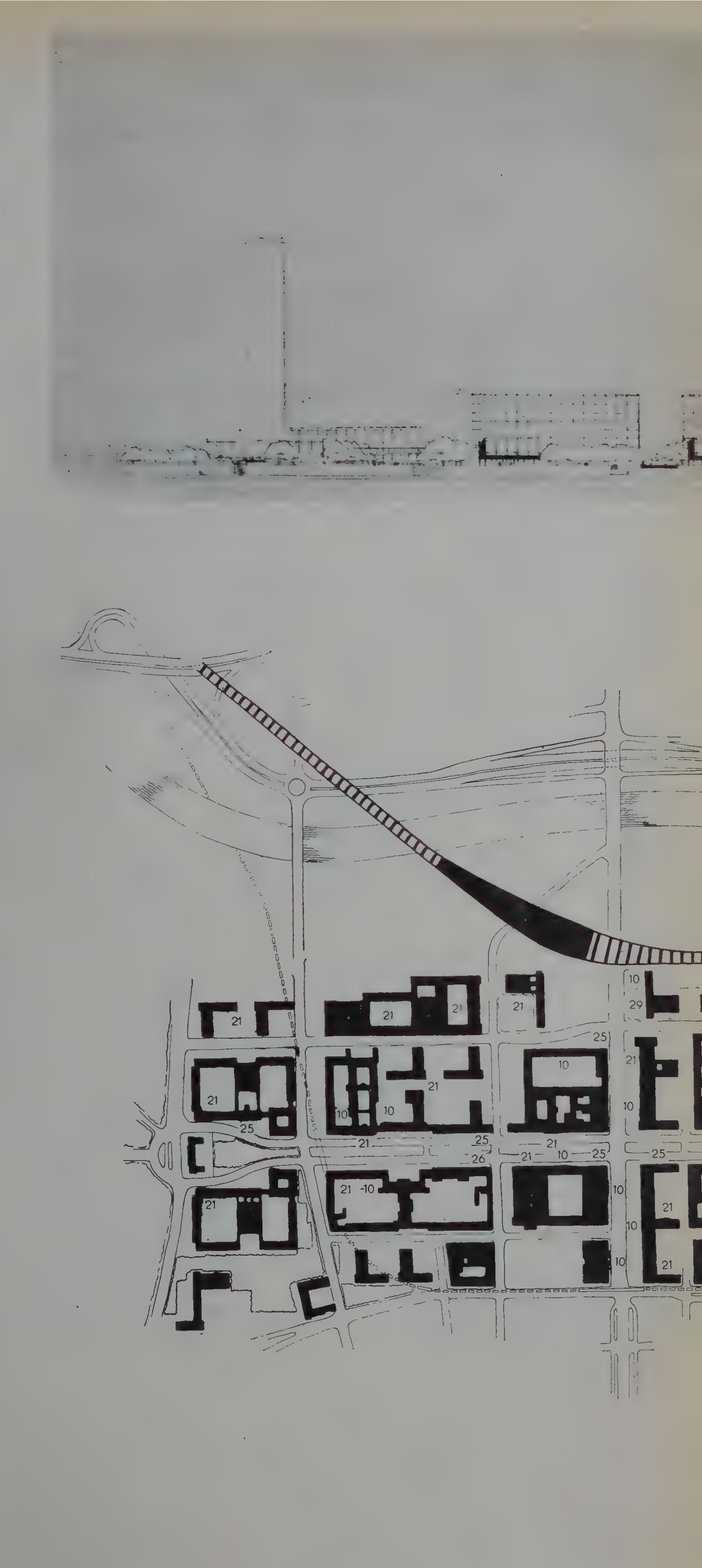
Die architektonische Gestaltung geht, wie im Bericht der Verfasser hervorgehoben wird, von der Berliner Bautradition und den neuen Gegebenheiten der industriellen Baumethoden aus. Das Preisgericht erkennt diese Bemühungen an. Am Hochhaus zeigen sich Willkürlichkeiten, die zu der übrigen architektonischen Durchbildung im Widerspruch stehen.

Die Westseite des Zentralen Platzes wird durch die Schinkelsche Akademie gebildet, die das Marx-Engels-Lenin-Institut und das Marx-Engels-Haus mit Ehrenhalle aufnehmen soll.

Der Entwurf schlägt vor, den Dom zu entfernen und an seine Stelle die Kundgebungshalle zu setzen. Die Kundgebungshalle, dem Alten Museum Schinkels benachbart, kann im Massenaufbau nicht befriedigen.

Entgegen der Ausschreibung ist das Dienstgebäude des Präsidenten am Bebelplatz an Stelle der „Kommode" angeordnet worden.

Das Gebiet der Berliner Altstadt zwischen Spree und S-Bahn ist im Entwurf straff





Schnitt von der Rathausstraße bis zum S-Bahnhof Marx-Engels-Platz 1 : 2500

Bebauungsplan 1 : 10 000

1 Gebäude der obersten Volksvertretung — 2 Haus des Ministerrates — 3 Dienstgebäude des Präsidenten — 4 Kundgebungshalle — 5 Marx-Engels-Haus mit Ehrenhalle — 6 Marx-Engels-Lenin-Institut — 7 Ehrentribüne mit Marx-Engels-Denkmal — 8 Warenhaus — 9 Haus der Mode — 10 Läden — 11 Gaststätte — 12 Hotel — 13 Filmtheater — 14 Haus des Lehrers — 15 Verwaltungsgebäude und Rat des Stadtbezirkes Mitte — 16 Verwaltungsgebäude und Berliner Massenorganisationen — 17 Bürogebäude — 18 Wohnungen — 19 Kaufhaus — 20 Filmtheater — 21 Verwaltungsgebäude — 22 Ministerium — 23 Wohnhotel — 25 Restaurant — 26 Weinrestaurant — 27 Kulturgebäude — 29 Kino — 30 Institut für angewandte Kunst — 31 Museum — 32 August-Bebel-Denkmal — 33 Garage

geordnet. Das Berliner Rathaus erhält im Entwurf den hier wünschenswerten Vorplatz.

Die Gestaltung des Alexanderplatzes hält sich im Rahmen der Gesamtkomposition.

Im Entwurf ist die Kreuzung Liebknechtstraße und Alexanderplatz nicht genügend hervorgehoben, was die Folge der Unterschätzung der architektonischen Gestaltung der Liebknechtstraße ist.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Komposition des Zentralen Platzes und des zentralen Gebäudes in Verbindung mit den beiden Hochhäusern nördlich und südlich an den Flußkrümmungen der Spree in diesem Entwurf der gestellten Aufgabe am nächsten kommen. Das zentrale Gebäude am Ostufer der Spree selbst ergibt eine richtig ausgewogene Komposition im Massenaufbau, wobei die charakteristische Silhouette des Rathausturmes im Straßenraum Unter den Linden erhalten bleibt. Der Komplex des zentralen Gebäudes ist verkehrsmäßig gut angebunden. Die Ostfront des zentralen Gebäudes vermeidet den Charakter einer Rückseite und steht gestalterisch der Westfront nicht nach.

Blick von der Rathausbrücke in Richtung des S-Bahnhofes Marx-Engels-Platz



Perspektive des Zentrums

Erster 3. Preis

Kollektiv Architekt BDA Herbert Schneider, Architekt BDA Dipl.-Ing. Hans Hunger, Architekt BDA Kurt Röthig, Architekt BDA Hans Konrad, Architekt BDA Dipl.-Ing. Heinz Berndt, Architekt Krista Grunicke, Ingenieur Günther Neumann vom Stadtbauamt Dresden

Begründung des Preisgerichtes

In diesem Entwurf wird konsequent versucht, in der städtebaulichen Konzeption Großräumigkeit zu erreichen.

Die Verfasser vereinigen das Gebäude des Ministerrates und das Gebäude der Volkskammer zu einer zentralen Baugruppe und legen den Standort an das Ostufer der Spree mit dem Schwergewicht an der Liebknechtstraße. Das Gebäude des Ministerrates erhält eine Ausbildung als Hochhaus. Nördlich des Hochhauses und der Liebknechtstraße ist ein großes Wasserbecken vorgesehen. Dadurch ist dem zentralen Gebäude und seinem dominierenden Hochhaus ein bedeutender Vorraum gegeben, der dem Reisenden der S-Bahn einen eindrucksvollen Anblick des zentralen Ensembles bietet.

Im Entwurf wurde zwar versucht, eine Beziehung zwischen dem zentralen Gebäude und dem Marx-Engels-Denkmal herzustellen, eine überzeugende Lösung wurde aber nicht erreicht.

In der architektonischen Durchbildung der ganzen Anlage und einzelner Gebäude wird versucht, dem Zentrum einen repräsentativen Charakter zu verleihen und am Marx-Engels-Platz den Berliner Maßstab zu berücksichtigen. Allerdings ist das Hochhaus in seiner Gestaltung nicht geglückt.

Der Entwurf sieht eine Verlegung der Spandauer Straße nach Osten vor, die dazu führt, die Straße von der Rathausstraße bis zum Molkenmarkt unterirdisch zu führen, was mit den unterirdischen Anlagen schwer in Einklang zu bringen wäre und hohe Kosten verursachen würde.

Am Pariser Platz wird auf den Maßstab des Brandenburger Tores nicht hinreichend Rücksicht genommen.

Die Kreuzung Unter den Linden — Friedrichstraße erfährt durch die eigenwillige Gestaltung der Friedrichstraße eine große Ausweitung, die den historischen Charakter der Straße Unter den Linden stört. Abzulehnen ist der Riegel an der Westseite der Friedrichstraße, der aus dem Maßstab der übrigen Bebauung herausfällt. Die zu erhaltenden Gebäude wurden nur zum Teil berücksichtigt. Das Kommandantenhaus, das nach der Ausschreibung erhalten werden sollte, ist in die Rathausstraße nicht gut eingefügt.

Die Vorzüge des Entwurfes bestehen darin, daß konsequent versucht wurde, die Komposition des Zentralen Platzes und die Anordnung der Höhendominante in Verbindung mit den wichtigsten zentralen Einrichtungen zu lösen und das zentrale Ensemble von der Bahn her erlebbar zu machen. Die erzielte Weiträumigkeit nördlich des zentralen Gebäudes zum Marx-Engels-Platz und im gewissen Sinne auch in Richtung auf die Rathausstraße hin steigern die Wirkung des Hochhauses und machen den Höhenakzent zu einer Dominante für den engeren Stadtraum des Zentrums.



Bebauungsplan 1 : 10 000

1 Marx-Engels-Denkmal — 2 Ehrentribün
Engels-Haus — 4 Marx-Engels-Lenin
5 Oberste Volksvertretung — 6 Kundgeb
7 Präsident (Dienstgebäude) — 8 M



Ansicht des Marx-Engels-Platzes vom Norden her 1 : 2500

Marx-
rut —
alle —
rat —

9 Läden — 10 Gaststätte (370 Personen) — 11 Filmtheater (500 Personen) — 12 Verwaltung — 13 Gaststätte (100 Personen) — 14 Kaufhaus — 15 Gaststätte (400 Personen) — 16 Filmtheater (500 Personen) — 17 Parkgarage — 18 Spezial-Wohnhäuser — 19 Bürogebäude — 20 Warenhaus — 21 Haus der Mode — 22 Gaststätte (1600 Personen) — 23 Hotel — 24 Filmtheater — 25 Haus des Lehrers — 26 Rat des Stadtbezirkes Mitte — 27 Verwaltung (Berliner Massenorganisationen) — 28 S-Bahnhalle Alexanderplatz — 29 Ausstellungspavillon — 30 Reisebüro — 31 Restaurant (400 Plätze) — 32 Weinrestaurant (50 Plätze) — 33 Verwaltung (Botschaft) — 34 Restaurant (200 Plätze) — 35 Restaurant (100 Plätze) — 36 Läden mit Restaurant (460 Plätze) — 37 Läden mit Filmtheater — 38 Spezial-Kaufhaus — 39 Café — 40 Büro- und Geschäftshäuser — 41 Fußgängerterrasse mit Ladenpassage — 42 Bürohäuser des staatlichen und genossenschaftlichen Handels, Verkaufsstellen, Ausstellungsräume, Restaurants — 43 Appartementhäuser







Zweiter 3. Preis

Kollektiv Architekt Professor Lüben Tonev, Architekt Assen Stoitschkov, Architekt Deltscho Sugarev, Architekt Evgeni Sidarov, Architekt Losan Losanov, Architekt Stefan Stainow vom Institut für Städtebau und Architektur bei der Bulgarischen Akademie der Wissenschaften

Begründung des Preisgerichtes

Die städtebaulichen und architektonischen Qualitäten dieses Entwurfs gründen sich insbesondere auf die Berücksichtigung der vorhandenen Bausubstanz und des historischen Maßstabes des Berliner Zentrums.

Es ist gelungen, eine in sich geschlossene Lösung des ganzen Wettbewerbsgebietes mit maßstäblich guten Raumfolgen, eine großzügige Gliederung der Gebäude und Grünzüge mit guten Sichtbeziehungen und reizvollen Promenadenwegen zu erreichen. Die Verfasser beziehen den ehemaligen Lustgarten unter Wegfall des Domes in den Zentralen Platz ein und ordnen an der Südseite vor dem Marstall das Gebäude des Ministerrates an.

An die Einmündung der Straße Unter den Linden in den Marx-Engels-Platz wurde als Höhendominante das Gebäude des Marx-Engels-Lenin-Instituts gesetzt.

Östlich der Spree wird der Platz durch den Gebäudekomplex der Volkskammer und durch die Kundgebungshalle begrenzt.

Diese räumliche Begrenzung des Zentralen Platzes durch einzelne markante Baukörper ergibt eine Lösung, die sich in die städtebauliche Gesamtkomposition gut einordnet, sich jedoch über die Forderung der Ausschreibung hinwegsetzt. Der Platz wird verkleinert und die Rathausstraße als Magistrale abgeriegelt.

Außerdem wird keine hervorragende Dominante für diesen Mittelpunkt des Zentrums der Hauptstadt geschaffen.

Die für die Friedrichstraße vorgesehene Komposition entspricht der Bedeutung dieses Straßenzuges.

Insgesamt ist die geschlossene städtebauliche Haltung des Entwurfes hervorzuheben, wobei jedoch keine überzeugende Herausarbeitung des Zentralen Platzes erreicht wurde.



Ansicht der Südostseite der Liebknechtstraße, des Marx-Engels-Platzes und der Straße Unter den Linden 1 : 2500

Bebauungsplan 1 : 10 000

1 Marx-Engels-Denkmal — 2 Haupttribüne — 3 Ehrentribüne — 4 Marx-Engels-Haus — 5 Marx-Engels-Lenin-Institut — 6 Oberste Volksvertretung — 7 Kundgebungshalle — 8 Dienstgebäude des Präsidenten — 9 Haus des Ministerrates — 10 Bezirksverwaltung — 11 Haus des Lehrers — 12 Hotel — 13 Verwaltungsgebäude der Massenorganisationen — 14 Warenhaus — 15 Haus der Mode

Perspektive des Marx-Engels-Platzes

Perspektiven

1. Ankauf in der ersten Gruppe

Kollektiv Architekt A. Naumow, Architekt S. Speransky, Architekt I. Maslow, Architekt W. Bopow, Ingenieur M. Wassilewsky, Ingenieur K. Kriwzow vom Projekt-Institut „Lenprojekt" der Stadt Leningrad

Begründung des Preisgerichtes

Der Entwurf stellt eine kühne städtebauliche Konzeption für das ganze Wettbewerbsgebiet dar, die sich jedoch über einige Forderungen der Ausschreibung hinwegsetzt.

Der Zentrale Platz ist so erweitert, daß vom Alten Museum bis zum Köllnischen Fischmarkt im Süden eine lange Querachse entsteht, welche die langgestreckte Form der Spreeinsel sehr stark unterstreicht, und deren südlicher Abschluß das hohe Gebäude des Ministerrates bildet.

Die Verfasser stellen in den Schwerpunkt des Ensembles die Kundgebungshalle. Sie erreicht jedoch mit ihrer wenig hohen Entwicklung nicht die an diesem Standort gewünschte Dominanz gegenüber der ihr benachbarten Baumasse der Volkskammer. Der Versuch, diesen Mangel durch eine 260 m hohe Stahlnadel auszugleichen, ist nicht gelungen, da sie als bauliches Element nicht genügend wirksam wird.

Das Gebäude des Marx-Engels-Lenin-Instituts wirkt ungünstig, da es durch seine Form und Höhe den Zentralen Platz vom Westen her abschirmt.

Die Stellung des Marx-Engels-Denkmals in einer baulichen Zusammenfassung mit der Tribüne ist in der Achse der Straße Unter den Linden richtig gewählt.

Die Lage der Tribüne ermöglicht sowohl Stand- wie auch fließende Demonstrationen. Die Länge und Höhe der Tribüne ergeben jedoch eine ungünstige Überschneidung der Kundgebungshalle; die Tribüne trennt die Spree vom Zentralen Platz.

Im übrigen Wettbewerbsgebiet haben die Verfasser wertvolle Vorschläge gemacht hinsichtlich der Freihaltung des Brandenburger Tores von anschließender Bebauung.

Die nördlich und südlich der zentralen Achse vorgesehenen Grünflächen isolieren jedoch das Baugebiet sehr stark und sind nicht zu realisieren.

Die vorgeschlagene Gestaltung, die auf neuzeitlichen Konstruktionsmöglichkeiten fußt, gibt im einzelnen Anregungen, trägt aber infolge ihrer Vielzahl nicht zur städtebaulich-architektonischen Einheit des Entwurfes bei.



Bebauungsplan 1 : 10 000

1 Marx-Engels-Denkmal — 2 Ehrentribüne — 3 Marx-Engels-Haus, Marx-Engels-Lenin-Institut — 4 Gebäude der obersten Volksvertretung — 5 Kundgebungshalle — 6 Haus des Ministerrates — 7 Ausstellungshalle — 8 Dienstgebäude des Präsidenten — 9 Einkaufsbereiche: Warenhaus, Haus der Mode, Gaststätten, Restaurant, Läden, Möbel, Verwaltung — 10 Botschaftsgebäude — 11 Haus des Lehrers — 12 Filmtheater — 13 Rat des Stadtbezirkes — 14 Verwaltung — 15 Läden — 16 Garage — 17 Hotel — 18 Restaurant — 19 Sportsaal — 20 Circorama — 21 Heliokopterhafen



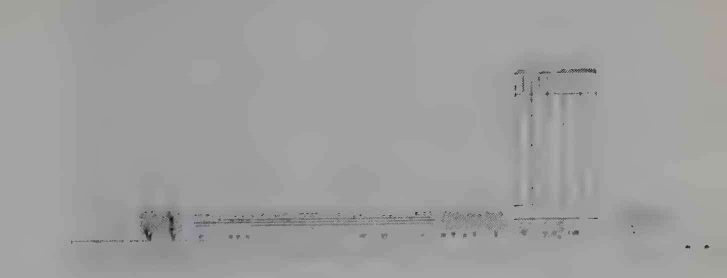
Schnitt durch die Südostseite der Rathausstraße und des Marx-Engels-Platzes 1 : 2500





2. Ankauf in der ersten Gruppe

Kollektiv Architekt BDA Kurt W. Leucht, Dipl.-Ing. Dipl.-Wirtschaftler Peter Doehler, Architekt BDA Dipl.-Ing. Hans Gericke, Architekt BDA Dr.-Ing. Johann Greiner, Architekt BDA Hans Mucke, Dipl.-Ing. Herbert Riecke, Dipl.-Ing. Gerhard Stiehler, Dr.-Ing. Werner Straßenmeyer, Grafiker Kurt Walter vom Institut für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung der Deutschen Bauakademie



Begründung des Preisgerichtes

Der Vorzug des Entwurfs besteht darin, für das engere Stadtgebiet zwischen Spree und Alexanderplatz, Rathausstraße und Liebknechtstraße eine überzeugende und wirkungsfähige Lösung erreicht zu haben.

Das Preisgericht schätzt die kompositorische Lösung des Abschnittes der zentralen Achse zwischen Marx-Engels-Platz und Alexanderplatz gut ein, weil in diesem schwierigen Gebiet durch die maßstäblich richtigen Randbauten eine überzeugende Weiterführung des Maßstabes der Stalinallee zum Zentrum und der Zugang zum Bahnhof Alexanderplatz von Westen im Zusammenhang mit dem Fußgängerbereich gut gelöst und als anerkennenswerte Vorschläge anzusehen sind.

Die Gestaltung des Zentralen Platzes und des zentralen Gebäudes hat dagegen Mängel.

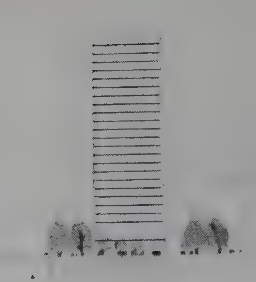
Hervorzuheben ist, daß beide Ufer der Flußmagistrale Spree, insbesondere das Westufer am Marx-Engels-Platz, gut herausgearbeitet sind.

Die Verfasser legen das zentrale Gebäude auf den Marx-Engels-Platz an die Stelle des ehemaligen Schlosses und versuchen damit, den Lustgarten zum Zentralen Platz zu entwickeln. Der Lustgarten verliert dadurch seine alte historische Form, ohne daß er überzeugend als zentraler beherrschender Platz gestaltet wird. Die von den Verfassern am Ostufer der Spree vorgesehenen Hochhäuser haben keinen dominierenden Einfluß auf den Zentralen Platz, sie wirken sich auch in der Silhouette des Stadtkerns sehr ungünstig aus. Die Verfasser ordnen das zentrale Gebäude mit Ehrentribüne auf dem Marx-Engels-Platz selbst an, dadurch erreichen sie einen sehr guten, zügigen Verlauf der fließenden Demonstrationen, allerdings muß mit längerer Zeitdauer der Demonstrationen gerechnet werden, weil nur eine Marschsäule über die Marx-Engels-Brücke ziehen kann.

Die vorgeschlagene Uferstraße ist kein wirksamer Ersatz für die von den Verfassern aufgegebene Spandauer Straße.

Die Verfasser beweisen mit ihrem Entwurf zweifellos städtebauliches Können, sind jedoch in der Gesamtkomposition der Bedeutung des Zentralen Platzes und seiner städtebaulichen Dominanz im Stadtgefüge nicht gerecht geworden.





Ansicht der Südseite des Marx-Engels-Platzes 1 : 2500

Bebauungsplan 1 : 10 000

1 Haus der Volksvertretung — 2 Haus des Ministerrates — 3 Haus des Präsidenten (Amtssitz) — 4 Haus des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands — 5 Haus des Marx-Engels-Lenin-Instituts — 6 Marx-Engels-Ehrenmal und Tribüne — 7 Marx-Engels-Museum — 8 Kundgebungshalle — 9 Hochhaus des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes — 10 Hochhaus der anderen Massenorganisationen — 11 Hochhaus — 12 Verwaltungsgebäude — 13 Kaufhaus — 14 Kino — 15 Uraufführungskino — 16 Hotel — 17 Haus des Lehrers — 18 Haus der Mode — 19 Haus der Berliner Massenorganisationen — 20 Läden — 21 Garage — 22 Restaurant und Café — 23 Wohnhäuser

Blick auf den Marx-Engels-Platz von der Straße Unter den Linden

Perspektive des Marx-Engels-Platzes



Perspektive der Memhardstraße



1. Ankauf in der zweiten Gruppe

Kollektiv Architekt BDA Heinrich Nachtweh, Architekt BDA Herwig Hrussa, Architekt BDA Dipl.-Ing. Harald Schultz vom VEB Hochbauprojektierung Magdeburg

Begründung des Preisgerichtes

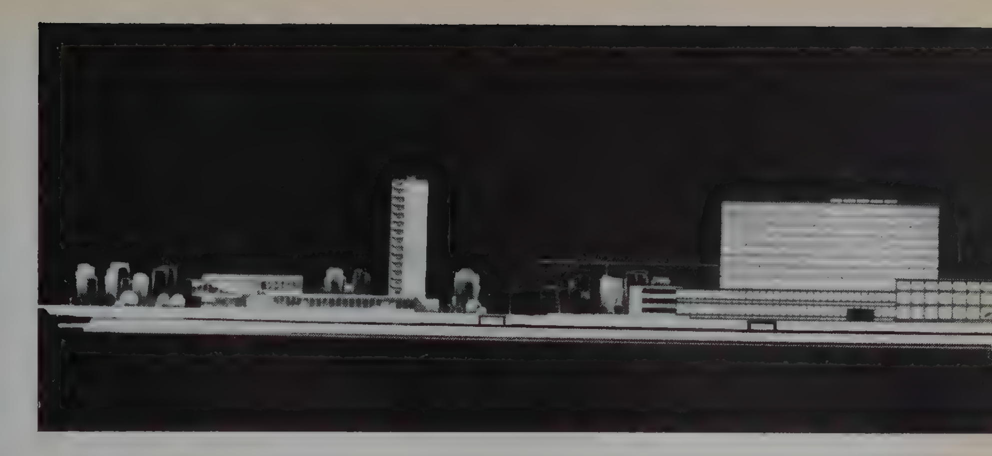
Der Entwurf zeichnet sich durch gute architektonische Lösungen für einige der Hauptbaugruppen aus, wobei die bessere Qualität in der architektonischen Gestaltung nicht immer die bedeutendsten Bauvorhaben betrifft.

Am Zentralen Platz zeigt der Entwurf das Bemühen, zu einer gesonderten Anlage zu kommen, die den Maßstab der historischen Bausubstanz einhält. Das Fehlen eines Höhenakzentes, der hier dominieren müßte, ist jedoch ein Mangel, der durch die Anordnung mehrerer hoher Baukörper nicht aufgewogen wird.

Die Tribüne ist in baulichem Zusammenhang mit der Ehrenhalle für Marx und Engels und dem Denkmal gebracht. Dieser richtige Gedanke wird durch den ungünstigen Standort gemindert. Die Lage der Tribüne ermöglicht zwar die Führung der Demonstrationszüge aus der Straße Unter den Linden heraus, macht aber die vorbeidefilierenden Züge für die Tribünenbesucher erst nach Betreten des Platzes sichtbar.

Anerkannt wird, daß die historische Substanz im wesentlichen berücksichtigt wurde und die Forderungen der Ausschreibung hinsichtlich des Verkehrs erfüllt wurden.

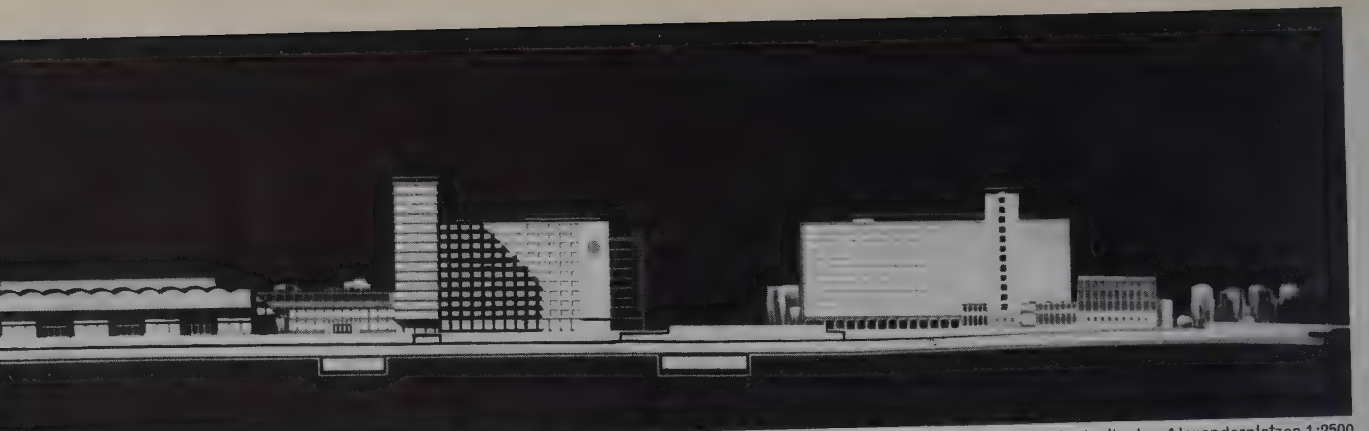
Das Bestreben, das Gebiet des Stadtkerns in der Bebauung stark aufzulockern, ist richtig, jedoch ist die Lösung des Abschnittes der zentralen Achse zwischen Liebknechtstraße und Rathausstraße nicht befriedigend, während der Alexanderplatz in seiner Konzeption in etwa anerkannt werden kann.





Bebauungsplan 1 : 10 000

1 Oberste Volksvertretung — 2 Marx-Engels-Haus — 3 Präsidentengebäude — 4 Marx-Engels-Lenin-Institut — 5 Haus des Ministerrates — 6 Kundgebungshalle — 7 Verwaltungsgebäude, Botschaften — 8 Warenhaus — 9 Haus der Mode — 10 Haus des Lehrers — 11 Rat des Stadtbezirkes Mitte — 12 Filmtheater — 13 Hotel — 14 Gaststätten — 15 Läden — 16 Reisebüro — 17 Wohngebäude — 18 Parkgarage — 19 Denkmal



Ansicht der Nordostseite des Alexanderplatzes 1:2500





2. Ankauf in der zweiten Gruppe

Kollektiv Architekt BDA Frieder Gebhardt, Architekt BDA Wolfgang Scheibe, Architekt Hans-Joachim Dressle, Technische Zeichnerin Ortrun Paul vom VEB Hochbauprojektierung I Leipzig

Begründung des Preisgerichtes

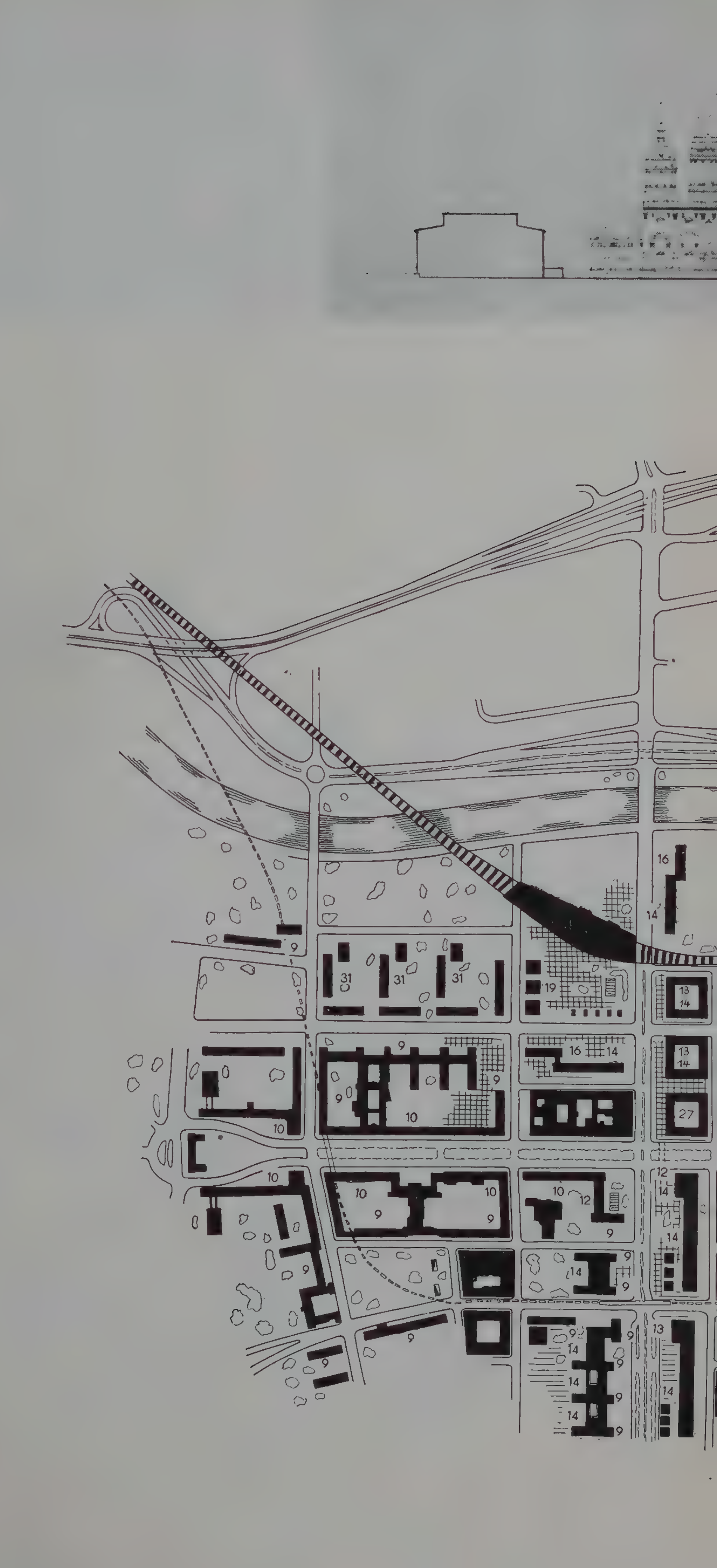
Die Verfasser des Entwurfes wählen für das zentrale Gebäude den richtigen Standort und stellen ein Hochhaus konsequent in die Achse der Straße Unter den Linden. Die Auffassung der Verfasser, durch ein Hochhaus an diesem Standort ein Gegengewicht gegen die Baumasse des Domes zu erhalten, ist zwar richtig, doch eine überzeugende Dominante ist dadurch nicht entstanden, so daß ein Schwerpunkt in der gesamten Komposition fehlt.

Die Aufstellung des Denkmalpylonen überzeugt nicht, weil sie keine Bindung zur Ehrentribüne und dem Demonstrationsfluß hat.

Der Standort der Kundgebungshalle ist gut gewählt. Die Südseite des Marx-Engels-Platzes wird durch das Gebäude des Ministerrates gebildet, erhält einen Höhenakzent und ergibt im ganzen eine ruhige Platzwand. Leider haben die Verfasser die Bedeutung der Rathausstraße und Liebknechtstraße als Teilstücke der großen Ost-West-Achse verkannt, so daß die Bebauung des Gebietes nicht anerkannt werden kann. Vor allem erinnert die Aufreihung der Hochhäuser an der S-Bahn peinlich an die Bebauung des Hansa-Viertels in Westberlin.

Die Verfasser haben die historische Substanz sorgfältig berücksichtigt und erhalten.

Verkehrs- und tiefbautechnische Bedenken bestehen gegen den Entwurf nicht. Industrielle Bauweisen wurden in Betracht gezogen.



Bebauungsplan 1 : 10 000

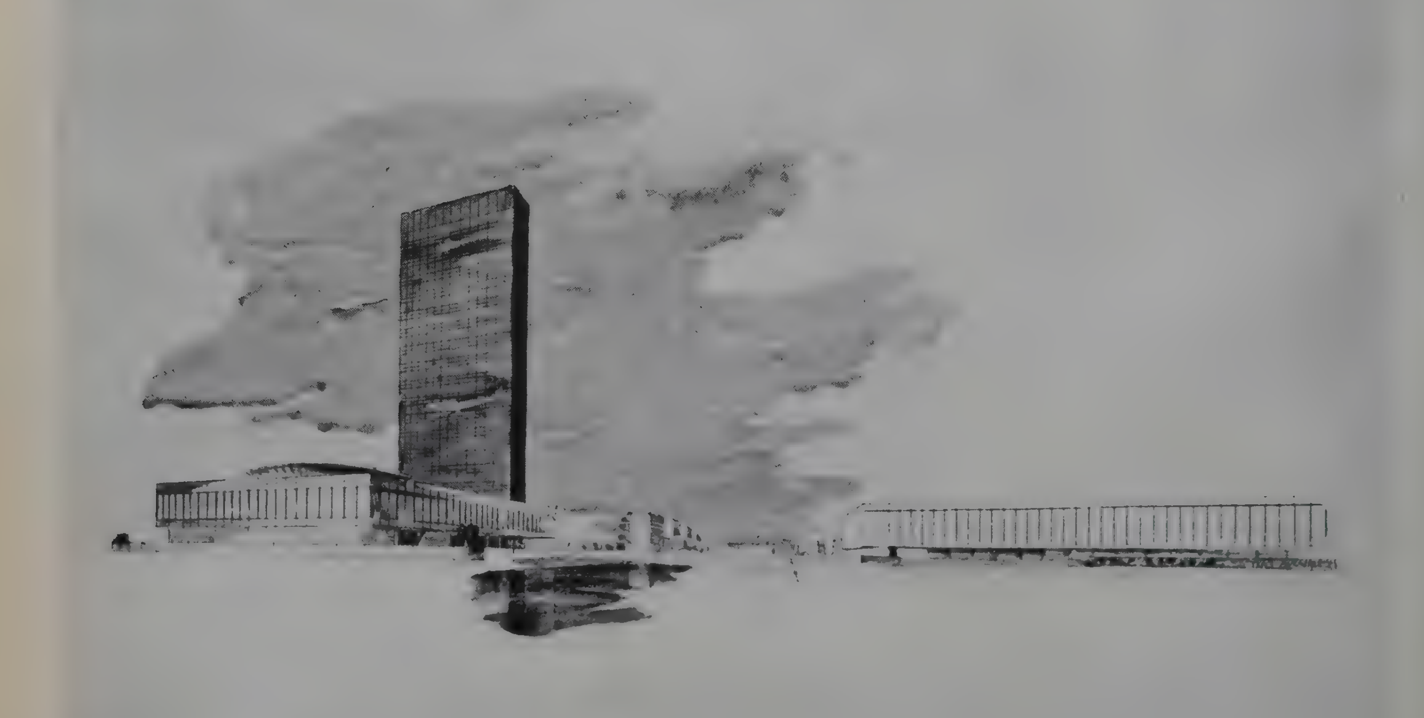
1 Marx-Engels-Denkmal — 2 Ehrentribüne — 3 Marx-Engels-Haus — 4 Marx-Engels-Lenin-Institut — 5 Gebäude der obersten Volksvertretung — 6 Kundgebungshalle — 7 Dienstgebäude des Präsidenten — 8 Haus des Ministerrates — 9 Verwaltungsgebäude — 10 Verwaltungsgebäude mit Läden beziehungsweise Restaurants — 11 Warenhaus — 12 Gaststätte — 13 Vergnügungsstätte — 14 Läden — 15 Filmtheater — 16 Hotel — 17 Wohnbauten — 18 Nachfolgeeinrichtungen für Wohnbauten — 19 Ausstellungspavillons — 20 Haus der Mode — 21 Berliner Komitee für Körperkultur und Sport — 22 Berliner Zentralverwaltung der HO und des Konsums — 23 Berliner Massenorganisationen — 25 Kommunale Wohnungsverwaltung und Sparkasse — 26 Haus des Lehrers — 27 Deutsches Reisebüro — 28 Parkhaus — 29 Haus der Kulturschaffenden — 30 Haus der Wissenschaftler — 31 Institut



Ansicht der Ostseite des Marx-Engels-Platzes 1 : 2500

Perspektive des Marx-Engels-Platzes

Perspektive des Marx-Engels-Platzes



3. Ankauf in der zweiten Gruppe

Kollektiv Architekt Kalin Bojadjieff, Architekt Wasil Siromachoff, Architekt Milko Mateeff, Architekt Michil Milkoff, Architekt Atanas Markoff, Architekt Jeko Jekoff, Architekt Iwan Nikoloff vom Glawprojekt Sofia

Begründung des Preisgerichtes

Das Kernstück des Entwurfes ist eine großzügige städtebauliche Konzeption des Zentralen Platzes und des zentralen Gebäudes. Leider wird diese Lösung durch den Abriß der vorhandenen Gebäude südlich des Platzes und eine Abriegelung des gesamten Südteils der Insel, die nicht akzeptabel ist, erkauft.

Das zentrale Hochhaus ist als Baugruppe und in der Stellung des Höhenakzentes gut gelöst, wobei sich jedoch eine unerwünschte Überschneidung mit der Silhouette des Rathausturmes im Blickpunkt Unter den Linden ergibt.

Die zersplitterte Anordnung von Tribüne, Denkmal und Ehrenhalle entsprechen nicht der inhaltlichen Bedeutung des Zentralen Platzes, der formal gut gelöst ist. Im Abschnitt der zentralen Achse zwischen Marx-Engels-Platz und Alexanderplatz haben die Verfasser in richtiger Weise ein flachgebautes Einkaufszentrum geschaffen, jedoch die nördlichen und südlichen Randbauten nicht überzeugend gelöst.

Die verkehrs- und tiefbautechnischen Forderungen wurden im wesentlichen erfüllt.

Komposition und Gestaltung des Alexanderplatzes können mit Ausnahme der Umbauung des S-Bahnhofes Alexanderplatz befriedigen.

Eine gleich klare Komposition wie am Marx-Engels-Platz wurde jedoch insgesamt in diesem Teil der Entwurfsaufgabe nicht erreicht.

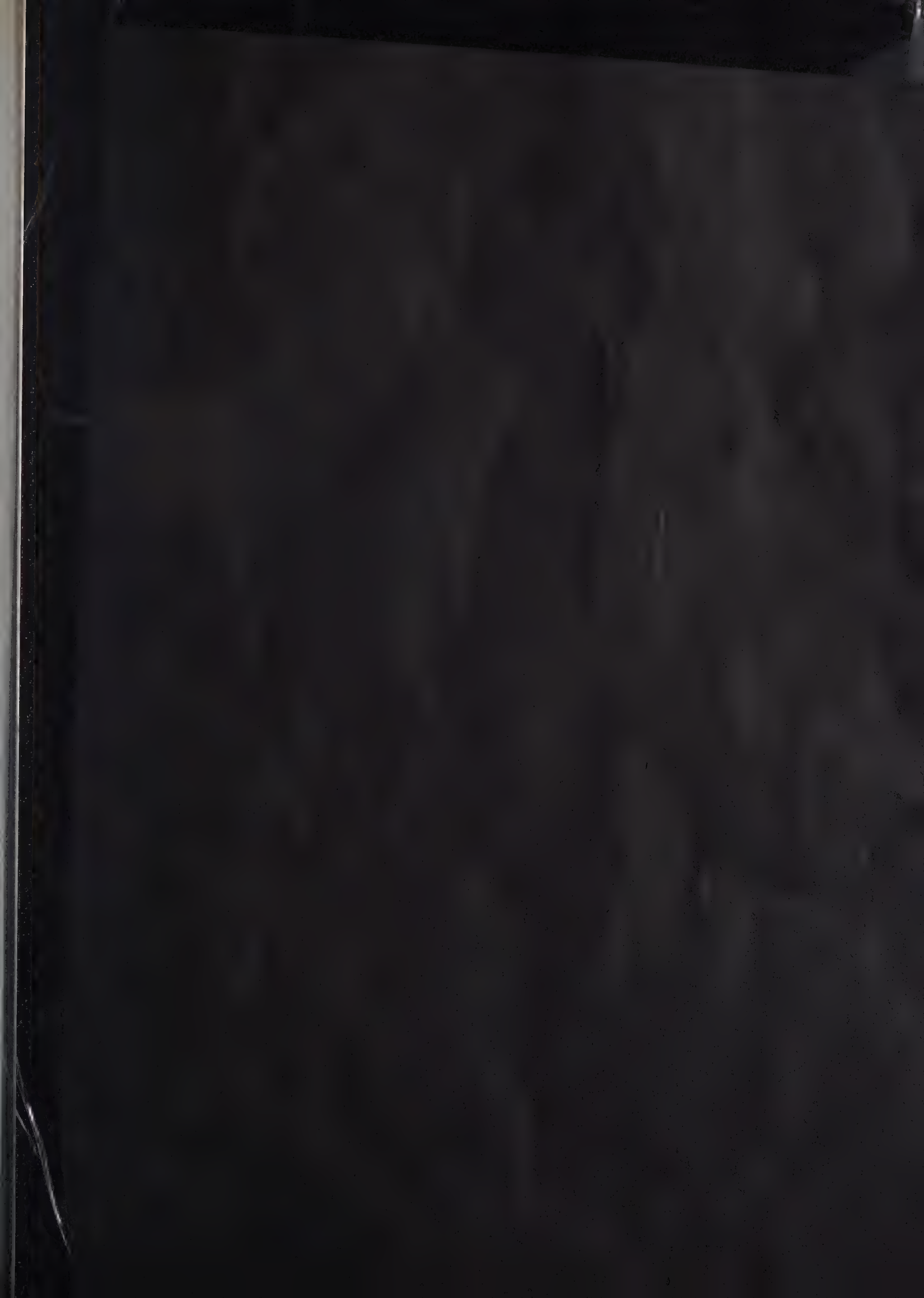


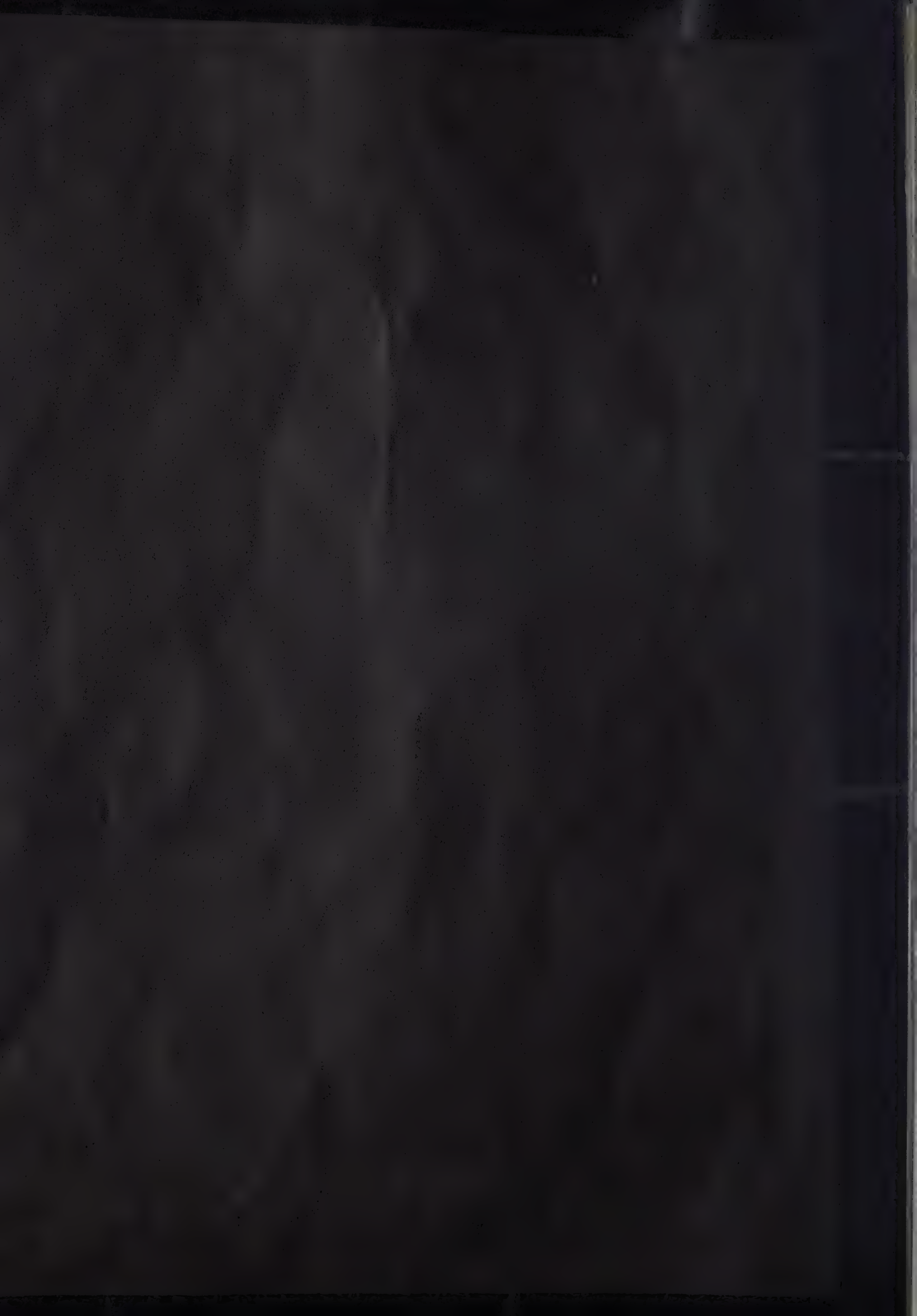
Bebauungsplan 1 : 10 000

1 Gebäude der obersten Volksvertretung — 2 Haus des Ministerrates — 3 Ehrentribüne — 4 Marx-Engels-Denkmal — 5 Dienstgebäude des Präsidenten — 6 Marx-Engels-Haus — 7 Marx-Engels-Lenin-Institut — 8 Kundgebungshalle — 9 Warenhaus — 10 Haus der Mode — 11 Läden — 12 Kaufhäuser — 13 Gaststätten — 14 Hotel — 15 Filmtheater — 16 Büro- und Verwaltungsgebäude — 17 Deutsches Reisebüro — 18 Wohnhäuser — 19 Hochgaragen



Ansicht der Südostseite der Karl-Liebknecht-Straße 1 : 2500





Anerkennung

Kollektiv Dipl.-Ing. Architekt BDA Albrecht Wimmer, Architekt BDA Rudolf Dehmel, Gartenarchitekt BDA Karl Kirschner, Gartenarchitekt BDA Horst Baeseler, Architekt BDA Daniel Knauff, Gartenarchitekt Günter Engel, Architekt Werner Härlein, Architekt Dipl.-Ing. Friedrich-Wilhelm Müller, Architekt BDA Herbert Schiweck vom VEB Hochbauprojektierung (Z) Berlin

Begründung des Preisgerichtes

Der Entwurf weist eine Reihe guter Baugedanken auf, die aber kompositorisch und architektonisch nicht gelöst sind.

Der Zentrale Platz ist durch maßstäblich richtige Baukörper gut gefaßt, jedoch in der Flächenausdehnung nicht ausreichend, um seiner Bedeutung gerecht zu werden. In dem Bestreben, die Einwirkung des Rathausturmes auf das Gebiet Unter den Linden nicht zu stören, setzen die Verfasser den Höhenakzent des zentralen Gebäudes auf einen zufällig wirkenden Standort, auf dem das Hochhaus im Zuge der zentralen Achse nicht recht zur Wirkung kommt. Außerdem wird die Flußmagistrale Spree völlig vom Zentralen Platz abgeriegelt.

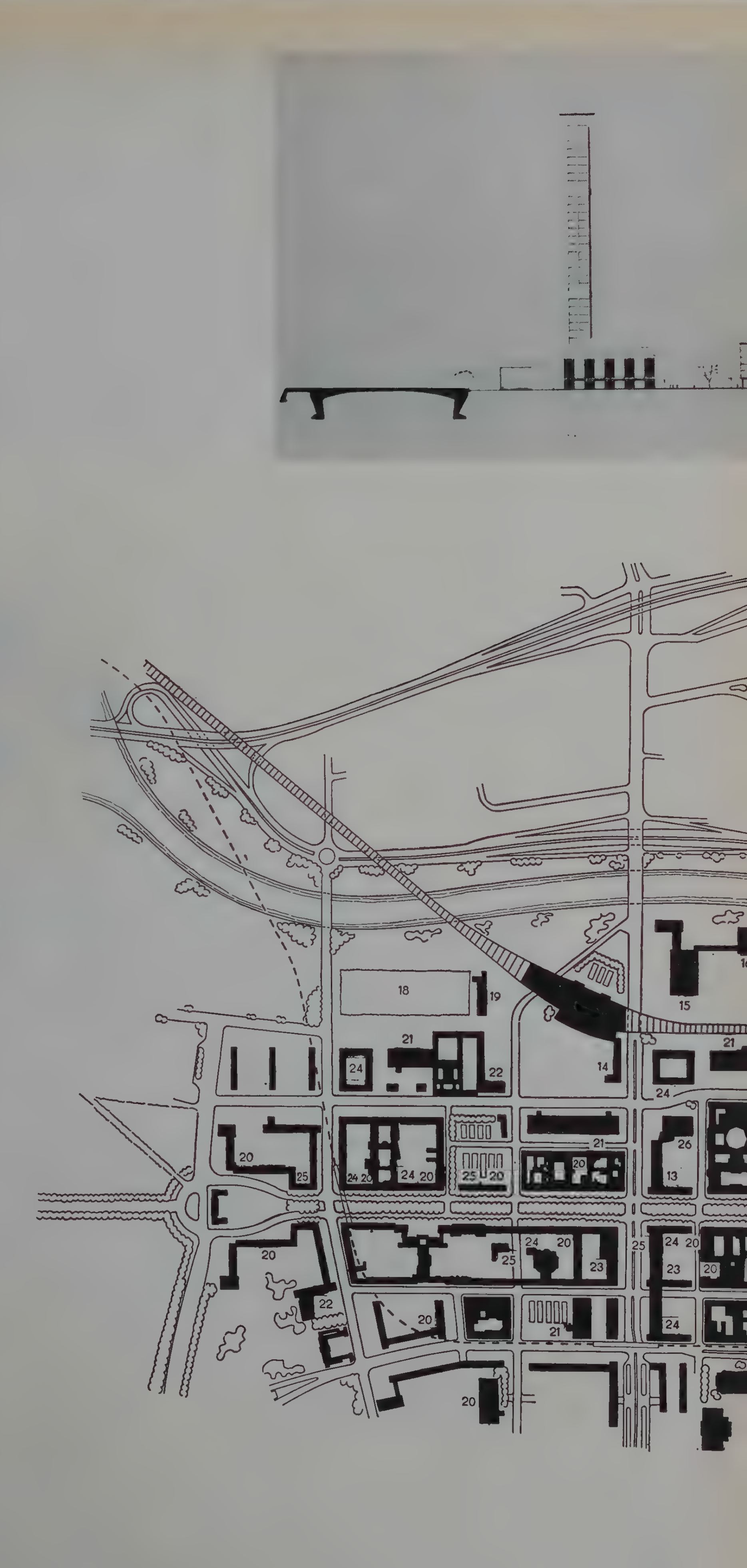
Im östlichen Teil des Wettbewerbsgebietes wird ein richtiger Gedanke aufgegriffen, und zwar die Randbauten der Rathausstraße und Liebknechtstraße dem Maßstab der Stalinallee anzupassen und im mittleren Raum Flachbauten zu errichten. Hierbei wurde in bezug auf die Einbindung der Marienkirche in die Baumassengestaltung keine glückliche Lösung gefunden.

Die historischen Gebäude sind im wesentlichen erhalten geblieben.

Tiefbautechnische Belange wurden berücksichtigt, und verkehrstechnisch gibt es keine wesentlichen Beanstandungen.

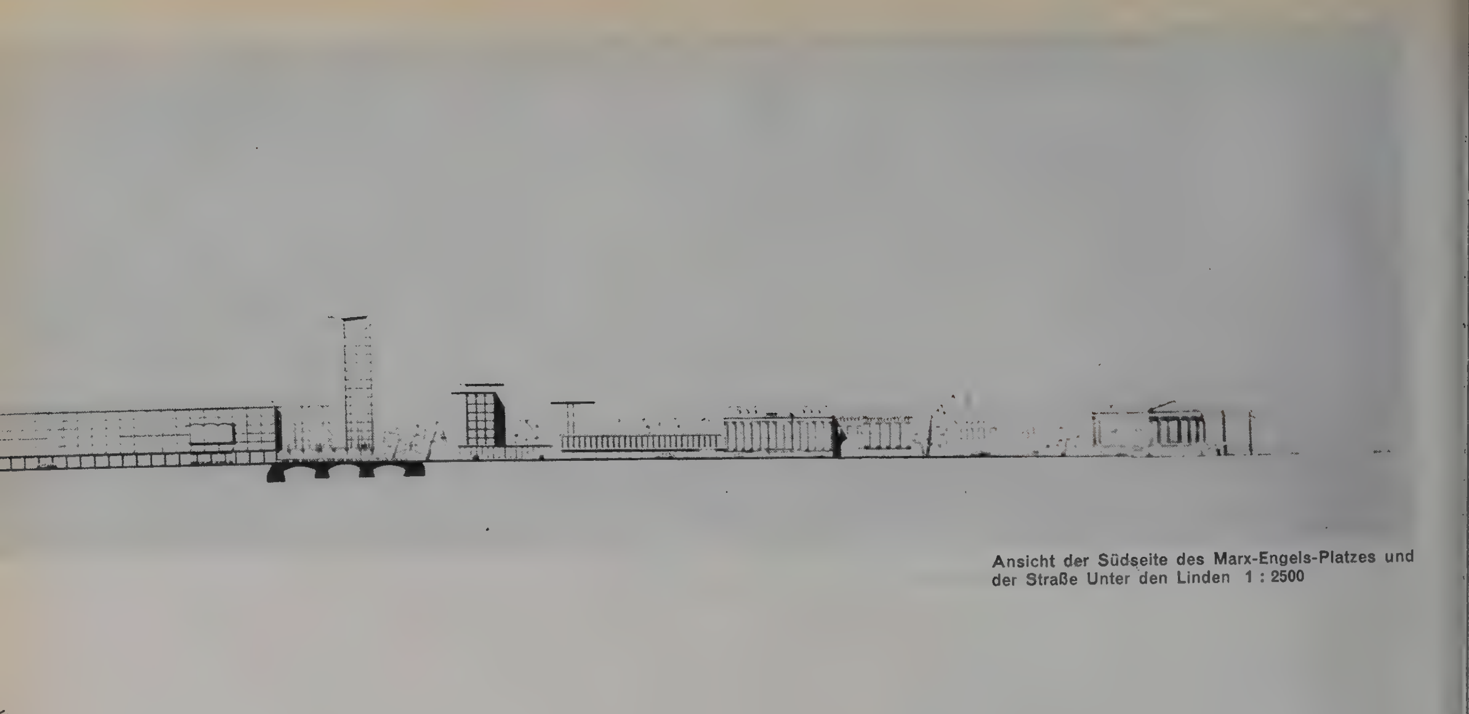
Der architektonische Ausdruck, insbesondere des Hauptgebäudes, ist nicht frei von modernistischen Tendenzen.

Die Verfasser haben die Anwendung der neuen Technik und industrieller Bauweisen in Betracht gezogen.



Bebauungsplan 1 : 10 000

1 Dienstgebäude des Präsidenten — 2 Gebäude der obersten Volksvertretung, Plenarsaal der obersten Volksvertretung, Ehrentribüne — 3 Gebäude des Ministerrates — 4 Gebäude des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands — 5 Marx-Engels-Haus — 6 Marx-Engels-Ehrenhalle und Denkmal — 7 Marx-Engels-Lenin-Institut — 8 Kundgebungshalle — 9 Haus der Mode — 10 Haus des Lehrers — 11 Wohnhotel — 12 Appartementheim — 13 Reisebüro — 14 Omnibusbahnhof — 15 Ausstellungsräume — 16 Konzertsaal — 17 Operettentheater — 18 Landeplatz für Kurzstartflugzeuge — 19 Landeplatzgebäude — 20 Verwaltung — 21 Garage — 22 Hotel — 23 Warenhaus — 24 Läden — 25 Restaurant — 26 Kino



Ansicht der Südseite des Marx-Engels-Platzes und der Straße Unter den Linden 1 : 2500

Perspektive des Marx-Engels-Platzes

Perspektive des Marx-Engels-Platzes

Anerkennung

Kollektiv Architekt Helmut Rüpprich, Architekt Winfried Schumann vom VEB Industrieprojektierung I Dresden

Begründung des Preisgerichtes

Die Verfasser verzichten zwar auf ein turmartiges Hochhaus, es entsteht jedoch mit dem breitgelagerten, als Scheibe ausgebildeten Hochhaus der Volksvertretung eine Dominante, die das Ensemble des Zentralen Platzes beherrscht und an der richtigen Stelle steht.

Die Verfasser versuchen anerkennenswerterweise, diese Dominante, die Ehrenhalle und die Ehrentribüne in ein bauliches Ensemble zu bringen.

Zwischen der Kundgebungshalle im Norden und dem Marstall im Süden gelegen, könnte dieses Bauensemble vom Inhalt her einen bedeutenden Schwerpunkt bilden. Die architektonische Durchbildung wird dieser Aufgabe jedoch nicht gerecht, insbesondere kann der als Mahn- und Denkmal gedachte 200 m hohe Pylon nicht befriedigen.

Im östlichen Teil des Wettbewerbsgebietes werden die Ordnung und die Komposition, die am Marx-Engels-Platz gelungen sind, nicht erreicht. Die städtebaulichen Maßstäbe der Stalinallee bis zum Alexanderplatz werden nicht weitergeführt.

Abzulehnen ist die in Anlehnung an das Westberliner Hansa-Viertel vorgeschlagene Bebauung längs der Stadtbahn mit Punkthäusern.

Der Entwurf hält sich im wesentlichen an die Forderungen der Ausschreibung.

Den Verfassern muß der Versuch einer Zusammenfassung der inhaltlich wichtigen Bauwerke und Anlagen zu einer baulichen Einheit angerechnet werden, wenn auch die Lösung nicht zu befriedigen vermag.



Ansicht der Nordostseite des Marx-Engels-Platzes 1 : 2500

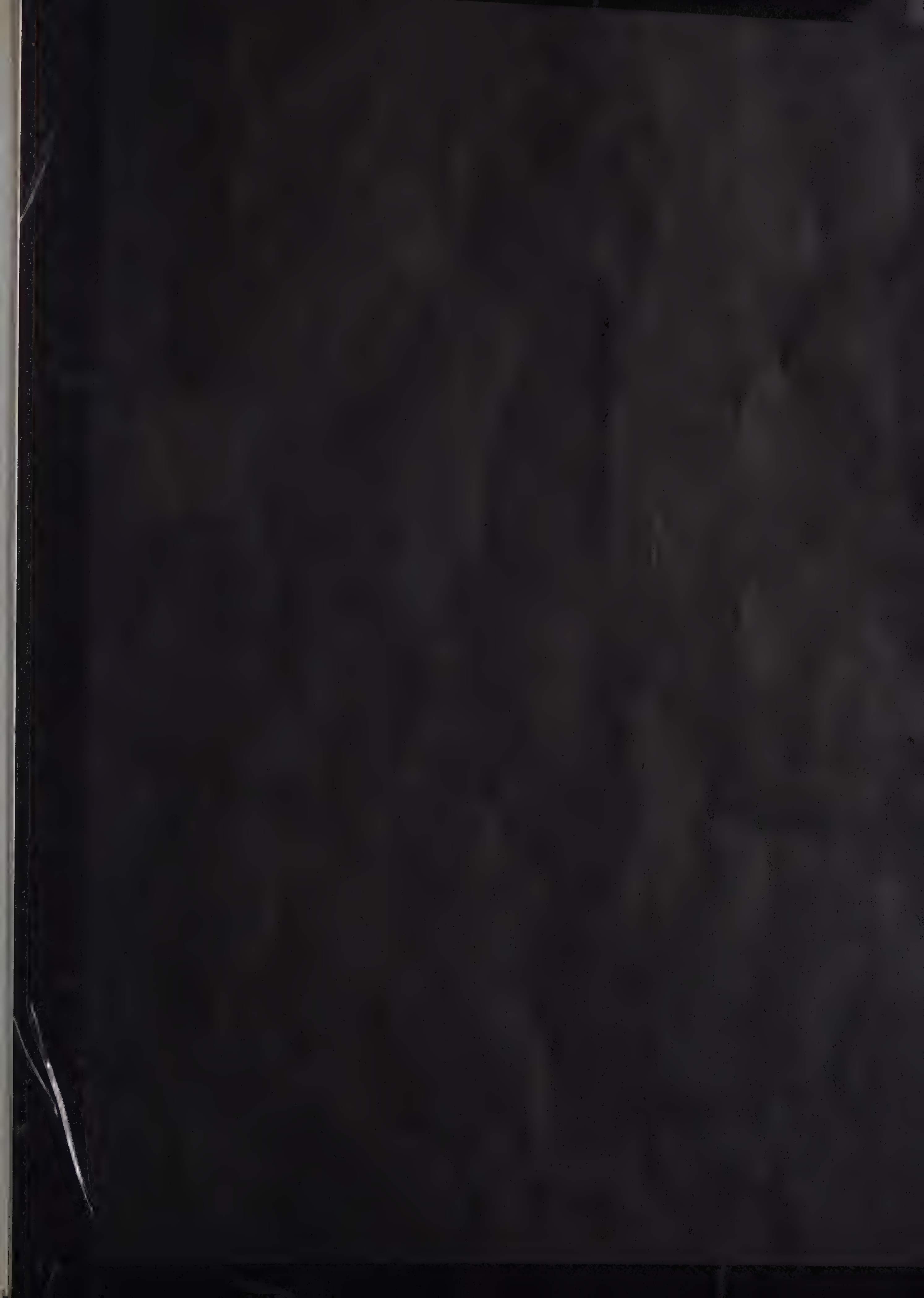


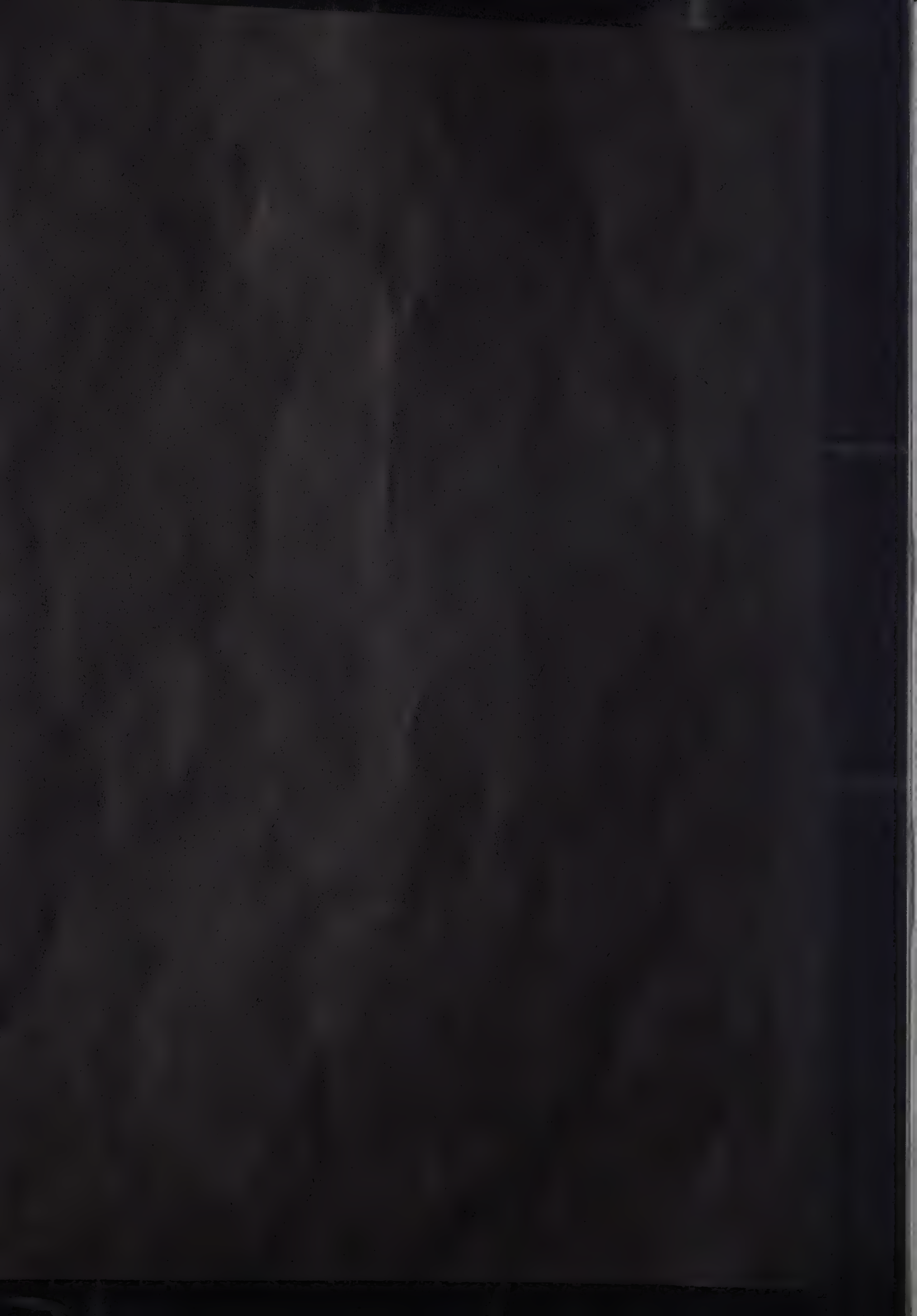
Bebauungsplan 1 : 10 000

1 Denkmal mit Ehrentribüne — 2 Marx-Engels-Haus mit Ehrenhalle und der obersten Volksvertretung — 3 Ministerrat — 4 Dienstgebäude des Präsidenten — 5 Marx-Engels-Lenin-Institut — 6 Kundgebungshalle — 7 Marx-Engels-Bibliothek — 8 Ministerium — 9 Hochgarage — 10 Magistrat — 11 Gästehaus der Stadt Berlin — 12 Gästehaus der Regierung — 13 Verwaltung — 14 Konzertsaal — 15 Konzertcafé — 16 Hotel, Appartementhäuser — 17 Kaufhof — 18 Geschäft — 19 Filmtheater mit zwei Sälen — 20 Filmtheater — 21 Haus des Lehrers — 22 Zentrum der Berliner Jugend, Veranstaltungshaus, Sporthalle, Klubhaus — 23 Haus der Mode — 24 Wohnungen — 25 Kunstgewerbe, Antiquariat — 26 Gaststätte, Bar — 27 Gaststätte — 28 Veranstaltungshaus — 29 August-Bebel-Haus — 30 Theatercafé — 31 Komische Oper — 32 Varieté — 33 Reisebüro — 34 Kulturgebäude



Ansicht des Marx-Engels-Platzes von der Rathausstraße 1 : 2500









Neuer Großraumwagen für die U-Bahn

Der öffentliche Verkehr in Berlin und seine Entwicklungsperspektive

Ingenieur Josef Löw

Technischer Direktor der Berliner Verkehrsbetriebe

Der Umfang des Nahverkehrs hängt von der Konzentration der Menschen in einem Ort ab. Seine Aufgabe ist, die Entfernungen zwischen Arbeitsstätte und Wohnung oder zwischen der Wohnung und den Kulturstätten möglichst schnell und bequem bei billigen Tarifen zu überwinden.

Für jede Großstadt, und natürlich auch für Berlin, hat der Personennahverkehr große Bedeutung, da durch die mehr oder weniger große räumliche Ausdehnung der Stadt in vielen Fällen der Zeitaufwand für die Zurücklegung der Entfernungen eine entscheidende Rolle spielt. Daraus ergibt sich, daß die Verkehrseinrichtungen so angelegt und ausgebildet sein müssen, daß sie den Bedürfnissen Rechnung tragen und ihre Beziehungen zur Volkswirtschaft im allgemeinen so gestalten, daß analog zur Entwicklung der Wirtschaft auch der Verkehr mit entwickelt wird. Es kann und darf bei der Entwicklung des Verkehrs keinen Selbstlauf geben.

Das Gesamtsystem des innerstädtischen Nahverkehrs in Berlin ist unter dem Gesichtspunkt der Koordinierung der einzelnen Verkehrsarten — S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Obus und Autobus — zu betrachten. Bei einer auszuarbeitenden Gesamtplanung für die Stadt müssen daher die Richtung und Stärke der Verkehrsströme, die Gestaltung des Straßennetzes unter Beachtung der Verkehrsart, das heißt also das System des Verkehrs für das jeweilige Verkehrsgebiet, erforscht und festgelegt werden. Das Großstadtleben mit all seinen mannigfaltigen Erscheinungsformen bedarf dabei einer sehr eingehenden Analyse, um solchen Verkehrsüberlastungen entgegenzuwirken, wie sie heute in den verschiedensten Großstädten anzutreffen sind.

Für die Lösung des Problems Verkehr gibt es keine allgemein gültige, jederzeit und jederorts schematisch anwendbare Regel; es entscheiden die örtlichen Verhältnisse, wobei selbstverständlich beim öffentlichen Nahverkehr oberster Grundsatz bleiben muß, daß „die größte Beförderungsleistung bei geringster Inanspruchnahme der Straßenfläche" erreicht werden soll. Gerade dieser Grundsatz gewinnt in unserer Zeit besondere Bedeutung, weil im Zuge der ökonomischen Entwicklung — bereits deutlich sichtbar — die Zahl der Privatfahrzeuge, Personenkraftwagen, Krafträder und Mopeds in relativ raschem Tempo wächst. Damit steigt aber auch die Inanspruchnahme der Verkehrsflächen innerhalb der Städte, ohne daß im gleichen Verhältnis die für den Verkehr zur Verfügung stehende Straßenfläche mitwächst. Daraus ergibt sich, daß für die Entwicklung eines „verkehrsnotfreien" städtischen Verkehrs die Kenntnis der Entwicklungstendenzen im Kraftverkehr eine der wichtigsten Voraussetzungen ist. Welche schwerwiegenden Folgen eine einseitige Konzentration auf den privaten Verkehr haben kann, zeigen die heutigen Verkehrsverhältnisse in den hochmotorisierten Ländern, wie zum Beispiel in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Natürlich darf bei aller unbestreitbaren Bedeutung des öffentlichen Verkehrs und seiner Wirkung auf das Verkehrssystem der private Verkehr nicht unberücksichtigt bleiben. Es ist eine unleugbare Tatsache, daß Privatautos seit den letzten zwei Jahrzehnten von immer breiteren Kreisen der Bevölkerung benutzt werden und nicht mehr nur das Privileg der begüterten Menschen sind.

Der Bau von Kleinautos sowie die Belieferung des Marktes mit Motorrollern und Mopeds haben im entscheidenden Umfang diese Entwicklung beeinflußt. Auch in der Deutschen Demokratischen Republik und demzufolge auch in Berlin wird in der Motorisierung eine starke Aufwärtsentwicklung eintreten. Die Perspektivzahlen bis 1965 lassen dies bereits sehr eindeutig erkennen:

1957 relativer Kraftfahrzeug-Bestand/Einwohner 1 : 27

1965 relativer Kraftfahrzeug-Bestand/Einwohner 1 : 7

Es wird sich demnach der private Verkehr fast auf das Vierfache erhöhen. Diese Entwicklung des privaten Verkehrs beeinflußt ohne Zweifel den öffentlichen Verkehr in zwei Richtungen:

1. Der private Verkehr entzieht dem öffentlichen Verkehr Fahrgäste.

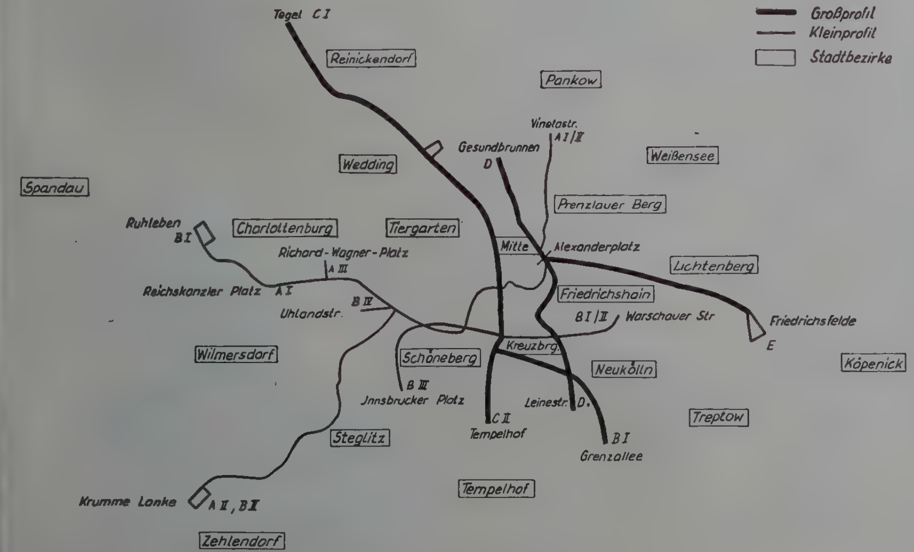
2. Er erschwert seine Abwicklung besonders im Innern der Stadt, wo bereits heute zu bestimmten Tageszeiten eine Überlastung auftritt (zum Beispiel in der Mühlenstraße).

Die Größe des Fahrgastverlustes ist naturgemäß nicht exakt feststellbar, da er noch von einer Reihe anderer Faktoren beeinflußt wird. Welches Ausmaß die Fahrgastverluste annehmen können, zeigt die Entwicklung der Beförderungsleistung der öffentlichen Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten von Amerika. Obgleich hier die Stadtbevölkerung in den Jahren 1922 bis 1927 um rund 65 Prozent zugenommen hat, ist der öffentliche Verkehr (beförderte Personen) auf rund 70 Prozent gegenüber 1922 zurückgegangen. Es gibt Verkehrsbetriebe in den Vereinigten Staaten von Amerika, bei denen der Rückgang fast 50 Prozent beträgt. Im gleichen Zeitraum ist jedoch die Zahl der registrierten Kraftfahrzeuge auf mehr als das Fünffache angestiegen.

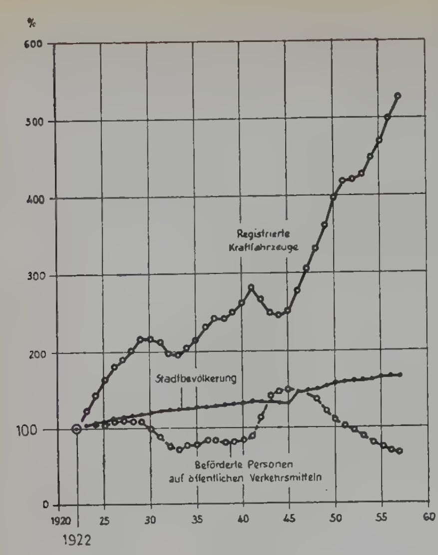
Trotz dieser starken Motorisierung spielt aber der öffentliche Verkehr auch in den Vereinigten Staaten von Amerika noch eine beachtliche Rolle, wobei ohne Zweifel hier die Fahrten zu und von den Arbeitsstätten bestimmend sind. Durchgeführte Zählungen zum Beispiel in Chicago ergaben, daß sich täglich zwischen 7 und 19 Uhr rund 67 Prozent der Menschen, die den zentralen Geschäftsbereich besuchen, der öffentlichen Verkehrsmittel bedienen. In New York sollen es sogar 83 Prozent sein. Hier drückt sich bereits aus, daß das Verkehrssystem der eingetretenen Motorisierung nicht mehr genügt und der Einfluß der Massenverkehrsmittel im Interesse einer relativ befriedigenden Überwindung des Faktors „Zeit" ansteigende Tendenz aufweist. Auch in einer Reihe europäischer Städte gibt es eine ähnliche Entwicklung. Ein solcher Fahrgastrückgang beeinflußt naturgemäß das tägliche Verkehrsbild mehr oder weniger stark. Eine immer stärker werdende Ausprägung der Verkehrsspitzen an den Werktagen ist die Folge. Der erhöhte Motorisierungsgrad beeinflußt aber auch die Frequenz an den Wochenend- und Feiertagen. Hieraus wieder folgen die wirtschaftlichen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr, auf die jedoch hier nicht eingegangen werden soll.

Eine Analyse der Verkehrsverluste der Verkehrsbetriebe in den Vereinigten Staaten von Amerika ergab, daß vornehmlich an Wochentagen die Zeiten außerhalb der Berufsspitzen und die Sonn- und Feiertage für den Rückgang bestimmend sind. Ebenso ist dies beim Abend- und Nachtverkehr der Fall. Hier kann natürlich die Entwicklung des Fernsehens beeinflussend sein. Eine für Hannover durchgeführte Untersuchung hat gezeigt, daß im Jahre 1957 bei einem Motorisierungsgrad von rund 66 Personenkraftwagen je 1000 Einwohner bereits 25 Prozent des infolge Ausweitung des Siedlungsraumes erwarteten Mehrverkehrs an den privaten Verkehr verlorengingen.

Was die Behinderung der Betriebsabwicklung im öffentlichen Verkehr durch den privaten Verkehr betrifft, so zeigt sich in den meisten Fällen, daß die starke Zunahme im Individualverkehr besonders in den zentralen Gebieten der Stadt zu Massierungen führt, denen das Straßennetz — hier vor allem die Fahrbahnbreiten — nicht gewachsen ist. Der Straßenraum konnte zwar in relativ geringem Maße erweitert werden, dennoch ist die effektive Straßenfläche, die dem fließenden Verkehr zur Verfügung steht, infolge des Bordsteinparkens eher noch kleiner geworden. Das führt dazu, daß in den Spitzenzeiten des Verkehrs die Verkehrsdichte ein Maß erreicht, das die Flüssigkeit des Verkehrsablaufes erheblich lähmt und an den überlasteten Kreuzungen und Knotenpunkten zu Stockungen führt. Eine Folge davon ist, daß die Durchflußgeschwindigkeit der Fahrzeuge durch die Stadtkerngebiete stark absinkt. Zweifellos sind die Geschwindigkeitsminderungen örtlich unterschiedlich, da auch hier wieder eine Anzahl von Faktoren wirksam werden, zum Beispiel die Ver-



U-Bahnnetz im Gebiet von Groß-Berlin



Entwicklung der Stadtbevölkerung, des Kraftfahrzeugbestandes und des öffentlichen Verkehrs in den Vereinigten Staaten; 1922 = 100 Prozent

kehrsdichte, die Straßenbreite, die Parkverhältnisse, die Art der Straßen (Einbahnstraßen, Abbiegeverbot und ähnliches), Art und Anzahl der Kreuzungen, Art der Signalregelung, Art und Anzahl der Fußgängerüberwege, Zusammensetzung des Verkehrs (homogen oder inhomogen) und so weiter.

Nach statistischen Erhebungen, die bei den Untersuchungen der Verkehrsprobleme in der Großstadt durch Prager Verkehrsfachleute erarbeitet wurden, soll die Reisegeschwindigkeit in den Städten von Jahr zu Jahr bis um 2 km abnehmen. Es ist demnach eine sehr wichtige Aufgabe für den Stadt- und Verkehrsplaner, durch entsprechende Maßnahmen die Verkehrssituation entscheidend zu verbessern. Wichtig ist dabei, daß den Fahrzeugen die vom Gesichtspunkt der Sicherheit möglichen Fahrgeschwindigkeiten beschieden werden, das heißt, sie muß zwangsweise zu Maßnahmen führen, die die vorhandene oder durch Umgestaltung optimal mögliche Verkehrsfläche des Straßennetzes möglichst wirtschaftlich nutzen lassen. Gerade in diesem Zusammenhang kommt dem öffentlichen Verkehr die ihm gebührende große Bedeutung zu.

Natürlich unterliegen auch die öffentlichen Oberflächenverkehrsmittel infolge ihrer intermittierenden Betriebsweise den gleichen Behinderungen wie der individuelle Verkehr, teilweise sind die Bedingungen sogar noch ungünstiger. Dies trifft im besonderen für die nicht schienengebundenen Fahrzeuge zu, wie Obus und Autobus, da sie beim Anfahren der Haltestelle sowie bei der erneuten Einordnung in den Verkehr den fließenden Verkehr nicht behindern dürfen, wobei ein relativ starker Abfall der Reisegeschwindigkeit unausbleiblich ist, es sei denn, man kann, wie zum Beispiel in Moskau, besondere Fahrspuren für diese Oberflächenverkehrsmittel freihalten.

Eine solche, im eigentlichen Stadtkern nicht verstärkt feststellbare Erscheinung führt aber auch zu einer Beeinträchtigung der Regelmäßigkeit des Linienverkehrs. Damit wiederum entsteht ein neuer Faktor, der den Fahrgaströckgang beeinflussen kann. Wie sich die Behinderung des öffentlichen Verkehrs auf die Regelmäßigkeit der Zugfolge auswirken kann, zeigt das Beispiel aus München.

Es ist nur zu verständlich, daß deshalb in fast allen Großstädten die Forderung nach Ausbau des vorhandenen Schnellbahnnetzes (S-Bahn, U-Bahn) oder nach Schaffung eines neuen erhoben wird. Berlin ist in dieser Beziehung in der glücklichen Lage, über ein relativ günstiges, ausbaufähiges Netz zu verfügen.

Trägt das öffentliche Verkehrsmittel zu einer besseren wirtschaftlichen Nutzung der vorhandenen Verkehrsfläche bei?

Ohne sich näher mit der Materie zu befassen, kann man zu der Schlußfolgerung gelangen, daß — ausgehend von der relativen Freizügigkeit in der Bewegung, von der Geschwindigkeit und den Größenverhältnissen — das Moped, Motorrad und der Kleinwagen die am besten geeigneten Verkehrsmittel sind. Das wäre zweifellos auch der Fall, wenn die Großstadtstraßen die Aufgabe hätten, Fahrzeuge zu befördern. Das ist aber nicht der Fall, ihre Aufgabe besteht darin, Menschen zu befördern, die ihrer Arbeit, ihren Einkäufen und ihren kulturellen Bedürfnissen nachgehen.

Berücksichtigt man den Raum, den das Kraftfahrzeug zum Parken, zum Einfahren in die Parkstelle und zum Überholen benötigt, dann sieht der Vergleich schon ganz anders aus. Wie sich von diesem Gesichtspunkt betrachtet die Ausnutzung der Straßenfläche ergibt, zeigen die von Dr.-Ing. M. E. Feuchtinger erarbeiteten Werte:

ein PKW-Fahrgast	37,0	m^2 Straßenfläche
ein Kraftradfahrer	53,4	m^2 Straßenfläche
ein Radfahrer	15,0	m^2 Straßenfläche
ein Omnibusfahrgast	3,1	m^2 Straßenfläche
ein Straßenbahnfahrgast	1,95	m^2 Straßenfläche

Die Größe der Fläche für die Kraftradfahrer erscheint vielleicht überraschend, jedoch ist hier zu beachten, daß ihre Fahrspur relativ oft verändert wird und dann jedesmal die zur Richtungsänderung erforderliche Fläche gerechnet wird (zum Beispiel beim Schneiden einer Straßenbahnschiene).

Die Zahlen lassen erkennen, daß ein durch ein öffentliches Massenverkehrsmittel beförderter Verkehrsteilnehmer nur einen Bruchteil jener Fläche in Anspruch nimmt, die er benötigen würde, wenn er dazu einen Personenkraftwagen benutzt.

Ebenso liegen die Verhältnisse, wenn man die Verkehrsleistung der Fahrzeuge vergleicht.

Die Zusammenstellung zeigt, daß die Verkehrsgeschwindigkeit in den Zentren der europäischen Großstädte und damit auch die durchschnittlichen Wegelängen des Fahrgastes am leichtesten durch die Massenbeförderungsmittel günstig beeinflußt werden können.

Da es aber andererseits nicht möglich ist, diese Tatsache „zwangsweise" auf den Bürger einer Stadt wirken zu lassen, muß die angebotene Massenpersonenbeförderung den Verkehrsteilnehmer zufriedenstellen und durch Vorzüge zu gewinnen wissen. Der Stadtverkehr als Massenverkehr muß also, wie bereits eingangs erwähnt, im Wettkampf mit dem privaten Verkehr nach einer schnellen, bequemen und nach Bedarf verfügbaren Verkehrsart streben. Darin besteht aber auch die Aufgabenstellung für den öffentlichen Verkehr in Berlin. Die auszuarbeitenden Rekonstruktions- und Perspektivpläne müssen davon ausgehen, daß die Systeme des innerstädtischen Verkehrs technisch und verkehrlich verbessert werden, und daß sie in ihrer Funktion intakt bleiben. Es darf weder in ihren Arbeitsbedingungen zu rückläufigen Entwicklungen kommen noch dürfen die auf den Fahrgast wirkenden Bedingungen — hier vor allem der Fahrkomfort — im Interesse eines geringeren Kostenaufwandes stagnieren. Der öffentliche Verkehr muß, will er den privaten Verkehr wirkungsvoll einengen, stärkstens beachtet werden, das heißt, er muß hinsichtlich Investitionen in den Betriebsanlagen und im Wagenpark, aber auch in den technologischen Maßnahmen zur Gewährleistung des technischen, Pflege- und Unterhaltungsdienstes größere Berücksichtigung finden. Sehr eingehende Untersuchungen über das zweckmäßigste Verkehrsmittel sind dabei eine unerläßliche Notwendigkeit, wobei sich die auftretenden Probleme in den meisten Fällen auf die Formel bringen lassen: schienenfreier oder schienengebundener Verkehr. Hier können und dürfen oberflächliche Betrachtungen vom Gesichtspunkt des privaten Verkehrs genauso wenig ausschlaggebend sein als etwa ein starrer Standpunkt des öffentlichen Verkehrs. Es gibt keine allgemein gültige Regel, jede Stadt, jeder Verkehr hat seine Eigenarten, ja, jedes Verkehrsgebiet hat seinen spezifischen Charakter, der mitunter ganz bestimmte betriebliche Lösungen erfordert.

Stets bedarf es einer gründlichen Abwägung aller verkehrstechnischen, verkehrswirtschaftlichen, verkehrspolitischen und städtebaulichen Faktoren, wobei natürlich die Planungsperspektive der Stadt, aber auch die Einstellung der Bevölkerung dem einen oder anderen Verkehrsmittel gegenüber nicht unbeachtet bleiben dürfen.

Was unsere Hauptstadt betrifft, so ergibt die prozentuale Aufteilung des Verkehrsaufkommens zur Zeit ein ganz eindeutiges Übergewicht für den schienengebundenen Verkehr und hier wiederum für die Straßenbahn:

U-Bahn	= rund 25 Prozent der beförderten Personen/Jahr
Straßenbahn	= rund 55 Prozent der beförderten Personen/Jahr
Obus	= rund 4 Prozent der beförderten Personen/Jahr
Omnibus	= rund 16 Prozent der beförderten Personen/Jahr

Perspektive des innerstädtischen Verkehrs in Berlin

Für die Ausarbeitung eines langfristigen Perspektivplanes war von bestimmender Bedeutung:

1. Der Beschluß des Ministerrates vom 28. Oktober 1955, nach dem die Einwohnerzahl von Groß-Berlin 3,6 Millionen nicht überschreiten soll;
2. der Gebietsentwicklungsplan;
3. der Generalverkehrsplan.

Weiter wurden berücksichtigt:

1. die städtebaulichen Faktoren, die sich aus der Bedeutung Berlins als politisches und kulturelles Zentrum Deutschlands ergeben;
2. die wirtschaftlichen Funktionen der Stadt;
3. die Stellung Berlins im europäischen und deutschen Verkehrsraum als Knotenpunkt des Luftfahrt-, Eisenbahn-, Straßen- und Wasserstraßennetzes;
4. die ausgesprochen günstige Lage von Erholungsgebieten rund um Berlin und so weiter.

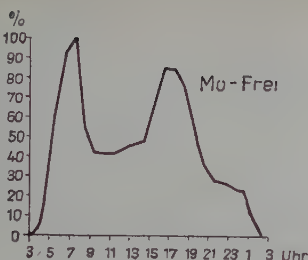
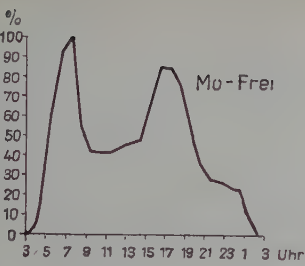
Es ist also erforderlich, bei der künftigen Detailplanung des Berliner öffentlichen Nahverkehrs die bedeutende politische und ökonomische Aufgabe der Stadt im Gefüge der Deutschen Demokratischen Republik als Wirtschafts- und Kulturzentrum sowohl in einer überörtlichen als auch in der örtlichen Funktion zu sehen. Zweifellos sind dabei die Zielsetzungen für die Berliner Wirtschaft zur Lösung der ökonomischen Hauptaufgabe, wie sie in den Beschlüssen des V. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands festgelegt wurden, entscheidende Arbeitsgrundlagen beziehungsweise Hinweise. Es kann in diesem Rahmen nicht auf die überörtlichen und örtlichen Funktionen Berlins näher eingegangen werden, doch solche Faktoren wie der weitere Ausbau des VEB Berliner Werkzeugmaschinenfabrik in

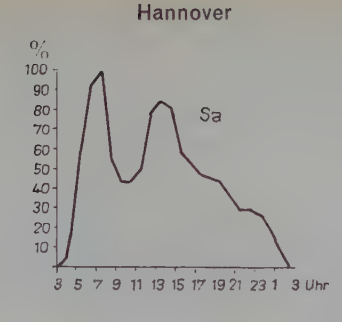
Zahl der in der Stadtmitte stündlich beförderten Personen
(in einigen Fällen auf gegenseitigen Abstand 3 m umgerechnet)

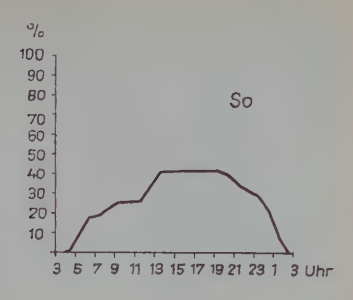
Art der Beförderung	Nach Leibbrand (1952)	Nach Lehner (1954)	Nach Feuchtinger (1954)	Nach Pirath (1954)
Fußgänger	16 000			
Fahrrad	5 400		2 400	
Kraftrad	2 400		1 700	
Personenkraftwagen	1 200	1 200 bis 1 400	2 400	2 000
Omnibus (Obus) mit 32 Plätzen	5 600			
Omnibus (Obus) mit 55 Plätzen	8 400			
Omnibus (Obus) mit 75 Plätzen			19 000	
Omnibus (Obus) mit 92 Plätzen		15 000		
Omnibus (Obus) mit 150 Plätzen	18 000			
Omnibus (Obus) mit Anhänger		20 000 (180 Plätze)		7 000 bis 12 000 (12 bis 20 m lang)
Straßenbahn-Triebwagen	10 800			
Moderne Zweiwagen-Straßenbahngarnitur	24 000	27 000 (270 Plätze)	27 000 (180 Plätze)	
Straßenbahnzug, 30 bis 45 m lang				
2,2 m breit				15 000 bis 21 000
2,5 m breit				18 000 bis 23 000
Pariser Metro	25 000			
Straßenbahn mit 28 bis 120 m langen Zügen				25 000 bis 38 000
Amerikanische Schnellbahn	40 000			
U-Bahn mit 100 bis 150 m langen Zügen				39 000 bis 59 000

Täglicher Verkehrsrhythmus an Samstagen, Sonntagen und Wochentagen in Hannover und im demokratischen Sektor von Groß-Berlin

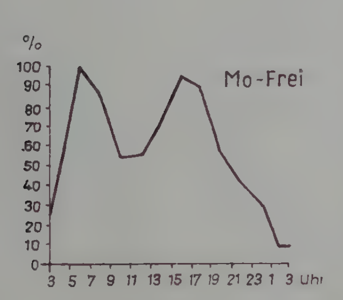
Hannover

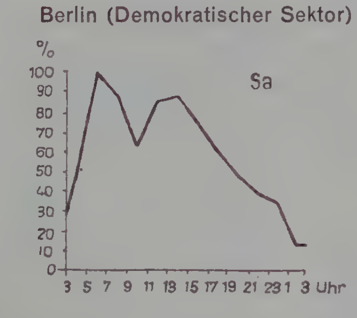



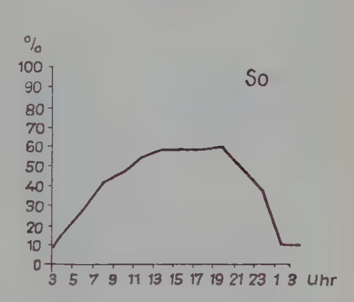




Berlin (Demokratischer Sektor)







Marzahn, die Erhöhung der Konsumgüterproduktion und damit des Warenangebots in den Einkaufszentren, die Entwicklung der Berliner Bekleidungsindustrie und die bedeutende Entwicklung im Wohnungsbau werden das Leben in der Hauptstadt und damit den öffentlichen Verkehr stark beeinflussen. Bereits die mit Beginn des Jahres 1958 einsetzende Orientierung des Städtebaus auf die Gestaltung sozialistischer Wohnensembles als Ausdruck unseres neuen gesellschaftlichen Lebens zeigt, daß, abgesehen von einigen Lückenschließungen, vorwiegend nach neuen Gesichtspunkten gebaut werden soll und bereits wird, wie dies zum Beispiel in Friedrichshain, Köpenick und Spindlersfeld der Fall ist. Allein bis 1961 sollen 36 800 und bis 1965 insgesamt 73 000 Wohnungseinheiten fertiggestellt werden.

Weitere wichtige Faktoren sind die großzügige Neugestaltung des durch den Krieg zerstörten Stadtzentrums zu einem kulturellen und gesellschaftlichen Zentrum und die Wiederherstellung der zerstörten Stadtteile. Schon bis zum Jahre 1961 müssen für die Bebauung des Zentrums die entscheidenden Voraussetzungen geschaffen werden und der Aufbau beginnen. Die wesentlichsten Vorhaben sind dabei:

1. der Aufbau des Neanderviertels und der Fischerinsel;
2. der Aufbau der wichtigsten Wohnkomplexe um den Spittelmarkt;
3. die Fortsetzung der Stalinallee bis zum Alexanderplatz;
4. die Randbebauung des Alexanderplatzes, der Rathausstraße und des Marx-Engels-Platzes;
5. der Wiederaufbau der Straße Unter den Linden mit Anschluß an den Bahnhofsvorplatz Bahnhof Friedrichstraße.

Es sollen in diesem Gebiet drei große Hotels, zahlreiche öffentliche Gebäude, ein Uraufführungskino am Alexanderplatz, Waren- und Kaufhäuser sowie Läden mit einer Verkaufsfläche von etwa 2800 m^2 entstehen.

Das Alte und Neue Museum sowie der ehemalige Marstall, das Berliner Forum am August-Bebel-Platz sollen wiederhergestellt werden. Darüber hinaus ist im Verlauf des Siebenjahrplanes mit dem Bau eines Konzertsaales und mit der Wiederherstellung der historischen Gebäude am Akademieplatz zu beginnen. Das traditionelle Haus der Lehrer soll wieder errichtet werden.

Die Aufzählung der einzelnen Entwicklungstendenzen im Berliner Gebiet (demokratischer Sektor) könnte zweifellos noch erweitert werden, jedoch genügt das bisher Gesagte, um zu dokumentieren, daß Berlin mit seinem neu entstehenden Zentrum wiederum zu einem nationalen und internationalen Anziehungspunkt wird.

Aufgabe des öffentlichen Verkehrs muß es sein, diese Funktionen in der Stadt und in ihrem Zentrum durch einen leistungsfähigen, den modernen Erfordernissen des Stadtverkehrs angepaßten Betrieb zu erhalten.

Freilich dürfen auch bei all diesen Wieder- und Neuaufbaumaßnahmen die verkehrlichen Überlegungen, gleich ob Schnellbahn, U-Bahn oder Oberflächenverkehrsmittel, nicht als zweitrangig behandelt werden.

Es bedarf auch keines besonderen Hinweises, daß die Planungen unter dem Gesichtspunkt eines einheitlichen Berlins, als Hauptstadt eines wiedervereinigten demokratischen Deutschlands, erarbeitet werden.

Wächst eine Großstadt über 1 Million Einwohner an, so rechtfertigt sich die Schaffung einer Stadt-Schnellbahn. Über die Leistungsfähigkeit des Berliner Schnellbahnnetzes und über seine geschichtliche Entwicklung wurde bereits genügend geschrieben, so daß hier keine näheren Erläuterungen erforderlich sind (siehe zum Beispiel „Verkehr und Stadtplanung" Verlag Technik, Berlin 1958).

Der erste Streckenneubau in Berlin erfolgte in den Jahren 1951/52, als in Auswirkung der Spaltung des Verkehrsbetriebes für die Linie A die Möglichkeit geschaffen werden mußte, eine Überführung der Wagen zum Depot nach Friedrichsfelde vorzunehmen. Dieser eingleisige, nur für innerbetriebliche Fahrten gebaute Tunnel hat eine Länge von 160 m. Im Jahre 1953 wurden dann in Westberlin die Erweiterungsbauten in Richtung Tegel begonnen. Inzwischen wird an der U-Bahn-Linie G gebaut. Die Abschnitte Zoo bis Birkenstraße sind fertig. An den Baulosen zum Anschluß Leopoldplatz und an den beiden Umsteigebahnhöfen zur A- und B-Linie in der Hardenbergstraße und Kurfürstendamm wird gearbeitet.

Für die nächste Zeit sind die Verlängerungsbauten der Linien über Britz — Grenzallee und Tempelhof in Richtung Mariendorf vorgesehen.

In dem Perspektivplan für den demokratischen Sektor sind folgende Erweiterungen vorgesehen, wobei die Reihenfolge der Vorhaben nicht identisch mit der Baufolge ist:

Linie A: Vinetastraße — Breitestraße — Nordend	5,5 km
Linie B: Warschauer Brücke — Dimitroffstraße	6,5 km
Linie E: Friedrichsfelde — Tierpark — Karlshorst — Schöneweide — in Richtung Johannisthal	7,0 km
Die Weiterführung Alexanderplatz — Unter den Linden	2,0 km
Linie F: Alexanderplatz — Weißensee	6,5 km
Alexanderplatz — Potsdamer Platz	2,0 km

Nach dieser perspektivischen Netzentwicklung würde sich das heute im demokratischen Sektor vorhandene Netz verdoppeln. Eine verkehrliche Einschätzung über die geplante Netzentwicklung zu geben, ist, da dies sehr ausführlich geschehen müßte, nicht möglich. Sie kann zu einem späteren Zeitpunkt besonders behandelt werden.

Als Ausführungsarten für den U-Bahnbau werden sich die bisher überwiegend in Berlin angewandte Berliner Bauweise, aber auch, sobald man die Weichgebiete der Stadt erreicht, die Einschnitt- und Dammbahn anbieten. Inwieweit in der späteren Entwicklung, in Gemeinschaftsarbeit mit Stadtplaner und Architekten, für die Randgebiete Sonderbauarten wie Schwebe- und Sattelbahnen Anwendung finden können, bleibt abzuwarten.

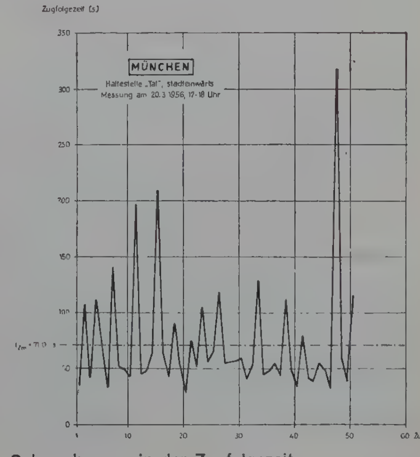
Es ist selbstverständlich, daß bei dieser Netzentwicklung an den einzelnen Linien, soweit nicht vorhanden, jedoch aus betrieblichen Gründen unbedingt erforderlich, an den Endstellen Depots angelegt werden müssen.

Einzelheiten darüber bedürfen einer exakteren Planung und können demzufolge auch erst zu einem späteren Zeitpunkt behandelt werden.

Der Wagenpark auf der Linie E setzt sich aus Fahrzeugen zusammen, die in den Jahren 1924 bis 1927 als sogenannte Kleinprofilfahrzeuge in Betrieb genommen wurden.

Für die nächsten Jahre muß bereits mit einer allmählichen Außerbetriebsetzung dieser Fahrzeuge gerechnet werden.

Neben einer technisch-ökonomisch vertretbaren Rekonstruktion der noch über längere Jahre in Betrieb zu haltenden alten Wagen konzentriert sich die Erneuerung des Wagenparks auf U-Bahn-Großraumfahrzeuge ähnlich der bereits seit längerer Zeit auf der Linie E zur Erprobung eingesetzten zwei 18 m langen Probetypen. Wie bei den Oberflächenverkehrsmitteln gilt auch bei der U-Bahn das Grundproblem, daß zwischen der Wirtschaftlichkeit des Betriebes und den Forderungen des regelmäßigen Verkehrs, der eine befriedigende Beförderungskapazität in normalen Zeitabständen bedingt, ein annäherndes Gleichgewicht hergestellt wird. Sind auch die Eigenarten des Verkehrsträgers unterschiedlich, so führt dennoch der spezifische Charakter auch bei der U-Bahn zu einem Einsatz von Großraumfahrzeugen, weil allein nur diese geeignet sind, die Fahrgäste gleichmäßig und in angemessenen kurzen Abständen regelmäßig zu befördern. Es ist selbstverständlich, daß ein derartiges Fahrzeug alle eine höhere Verkehrskultur gewährleistenden Faktoren berücksichtigen muß. Im Verlauf des Siebenjahrplanes werden demzufolge auf der Linie E 36 solcher großräumiger U-Bahnwagen zum Einsatz gelangen.



Schwankungen in der Zugfolgezeit

Der Einfluß der Verkehrsentwicklung der Berliner S-Bahn auf die Herausbildung des Stadtgebietes von Groß-Berlin

Friedrich Kittlaus
Vizepräsident der Reichsbahndirektion Berlin

Die Industrialisierung Berlins war bis etwa 1850 nicht über bescheidene Anfänge hinausgekommen. Die Stadt war in dieser Zeit vorwiegend von Handwerkern, Gewerbetreibenden, kleinen und mittleren Kaufleuten und Dienstpersonal bewohnt. Entsprechend dem geringen Entwicklungsstand der Industrie gab es in Berlin keinen großen proletarischen Bevölkerungsanteil.

Zu Beginn der sechziger Jahre hatten sich in dieser Hinsicht bereits wesentliche Veränderungen vollzogen. Der Bau der auf Berlin zulaufenden Ferneisenbahnlinien war in seinen wichtigsten Teilen abgeschlossen. Berlin war mit allen Teilen Deutschlands auf dem Schienenwege verbunden. Die somit entstandene günstige Verkehrslage Berlins begünstigte die Entwicklung der Industrie der Stadt. Berlin wurde neben Rheinland-Westfalen und Sachsen zum drittgrößten deutschen Industriestandort.

Die Industrialisierung, die damit verbundene Handelstätigkeit über große Entfernungen und der Bau von Eisenbahnen bedingten sich gegenseitig. Dieselbe Wechselwirkung wurde in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts zur Grundlage der Entwicklung der Berliner S-Bahn.

1871 erreichte die Bevölkerungszahl Berlins eine Million. Einen erheblichen Menschenzustrom löste die Einführung moderner Bodenbearbeitungsmethoden in der Landwirtschaft aus. Ein Teil der dadurch überflüssig gewordenen ländlichen Arbeitskräfte strömte vor allem aus den östlichen Teilen Deutschlands nach Berlin, um hier in der aufblühenden Industrie Beschäftigung zu suchen. Nunmehr bestand die Bevölkerung Berlins hauptsächlich aus Lohnarbeitern.

Es entstanden die ersten Massenwohnviertel. War es in früheren Zeiten üblich, daß die Handwerksgesellen und Handlungsgehilfen im Hause ihrer Prinzipale wohnten, so bahnte sich jetzt in gewaltigem Umfange die Trennung von Wohn- und Arbeitsort an, die zur Grundlage des Berufsverkehrs und des Nahverkehrs überhaupt wurde.

Die bereits vorhandenen Stadtverkehrsmittel — Pferdestraßenbahn seit 1865, Pferdeomnibus seit 1846 — waren nicht imstande, dem rapide ansteigenden Verkehrsbedürfnis in Berlin Rechnung zu tragen. Die Wohngebiete, die Sitze des Handels, in erster Linie aber die Industriekomplexe wurden Ausgangs- und Zielpunkte großer Verkehrsströme. Dort, wo große Menschenmassen auf engem Raum zusammengepreßt waren, und an den Kreuzungen der Verkehrsströme bildeten sich stark belastete Verkehrsknotenpunkte. Nur mit Hilfe leistungsstarker Verkehrsmittel konnte die vorhandene Verkehrsnot gemildert werden. Der erste wirksame Ausweg aus dieser Situation bot sich in der schrittweisen Einrichtung der ursprünglich für den Güterverkehr gedachten und 1867 teilweise fertiggestellten Ringbahn für den öffentlichen Personenverkehr im Jahre 1872. Mit dieser Maßnahme begann die allmähliche Herausbildung des heute unter dem Namen „Berliner S-Bahn" bekannten Schnellbahnsystems. Folgerichtig ergänzt und zu ihrer vollen Bedeutung gelangte diese Maßnahme jedoch erst mit der Eröffnung der Stadtbahn im Jahre 1882. Der Verkehrswissenschaftler Remy sagt über die Stadtbahn, daß sie ein Bauwerk sei, „das in der Größe des Gedankens in keiner der Weltstädte seinesgleichen gefunden hat". Die Stadtbahn wird gewissermaßen das Schicksal Berlins. Durch die unmittelbare Verbindung des Schlesischen Bahnhofs (heute Ostbahnhof) mit dem Bahnhof Charlottenburg wurde Berlin Zentralpunkt der in ost-westlicher Richtung verlaufenden Haupteisenbahnlinie Mitteleuropas. Zu Füßen der wichtigsten Stadtbahnhöfe bildeten sich die markantesten Verkehrspunkte der Stadt.

Durch den Bau von Verbindungskurven verschmolzen die Stadt- und Ringbahn bald zu einer einheitlichen Eisenbahnstrecke. Das hatte bis heute wirksame Folgen für die weitere Entwicklung der Industriestandorte Berlins und der Stadt selbst. Außerdem erhielt der Verkehr im Raum Berlin dadurch ein starkes Rückgrat. Die städtischen Verkehrsmittel orientierten sich auf die Stadt- und Ringbahn. In zahlreichen Fällen dienten deren Bahnhöfe als Hauptpunkte ihrer Linien. Die wichtigste Folge des einheitlichen Betriebes auf der Stadt- und Ringbahn war jedoch, daß alle in ihrem Bereich gelegenen Ortschaften ohne Rücksicht auf ihre administrativen Grenzen zum Verkehrsgebiet Berlin verbunden worden sind.

In diesem Gebiet wirkte die Stadt- und Ringbahn als einer der Regulatoren bei der Verteilung der Wohn-, Handels- und Industriestandorte. Es setzten die Wanderungen der Industrie aus dem Stadtgebiet in die noch schwach bebauten Terrains unmittelbar an der Ringbahn ein.

Diese sogenannten Industriewanderungen trugen zu der dezentralen beziehungsweise gürtelförmigen Anlage der Berliner Industriestandorte bei. Auch in der Bevölkerung machte sich der Zug in Richtung Ringbahn bemerkbar. Zwischen den hier gelagerten Industriekomplexen bildeten sich Wohnsiedlungen. Im Gegensatz hierzu drängte der Handel in Richtung Stadtbahn, insbesondere zu den von der Stadtbahn ins Leben gerufenen Brennpunkten des Verkehrs. Die Erweiterung der Industrie und der Aufschwung der Handelstätigkeit bedingten einen verstärkten Zudrang von Arbeitskräften nach Berlin. Diese kamen vorwiegend aus den Berlin benachbarten kleinen Städten und Ortschaften. Zwischen ihnen und Berlin bildeten sich allmählich feste Verkehrsbeziehungen heraus. Es entstand der Vorortverkehr, der in den verschiedenen Gebieten der Umgebung Berlins eine günstige Verkehrslage schaffte.

Die Folge war die Verlegung einer Anzahl von Werken aus der Stadt in die Außengebiete. Hier erfolgten fortan auch fast alle Neugründungen. Die Industrie fand hier Platz genug, um sich im Umfang und technischer Ausrüstung den nunmehr monopolkapitalistischen Produktionsbedingungen anzupassen. Parallel zu dem im wesentlichen an der Ringbahn gelegenen inneren Industriegürtel Berlins entstand in den Außengebieten ein zweiter Industriegürtel, der vor allem den Osten, Südosten, Süden und Norden erfaßte. Zwischen den beiden Gürteln befanden sich vor allem Wohngebiete, die sich jetzt, dem Ausbau der Vorortbahnen folgend, ebenfalls in das Gebiet außerhalb der Ringbahn ausdehnten. Die Gebiete außerhalb des zweiten Gürtels sind hauptsächlich Ausflugs-, Erholungs- und Gartensiedlungsgegenden.

Den Vorortbahnen ist mit dieser Aufteilung der Außengebiete zugleich die Aufgabe gestellt, die sie im Gesamtsystem der Berliner Eisenbahn zu erfüllen haben: Sie sollen die verschiedenen Außengebiete nicht schlechthin mit dem Stadtgebiet „verbinden", sie sollen sie dem bestimmenden Einfluß der Stadt unterordnen, das heißt die Umgebung in erster Linie als menschenreiches Arbeitskräftereservoir erschließen. Es war nicht leicht, den Widerstand der Bürokratie, die den Begriff Territorium nicht wirtschaftlich, sondern juristisch auffaßte und sich an die althergebrachten Gemeindegrenzen hielt, zu überwinden. In dem Buch „Berlin und seine Eisenbahnen" (Springer-Verlag, Berlin 1896), Band II, Seite 84, heißt es darüber: „Was ist ein Vorort? Nach dem Wortlaut wäre es ein vor der Stadt gelegener Ort; aber der Verkehr beachtet nicht die Grenzen, die ein wohlweiser Rat am grünen Tisch zu ersinnen beliebt. Berlin als Kommune deckt sich längst nicht mehr mit dem Berlin, wie es für den Verkehr in Frage kommt." Die Vorortbahnen, die die logische Ergänzung der Stadt- und Ringbahn darstellen, halten ein großes Gebiet zusammen und vereinigen es zu einem unlösbaren Ganzen.

Die Verwaltung stand nunmehr vor der Notwendigkeit, Tarife aufzustellen, die der geschilderten Aufgabenstellung gerecht wurden. Folgt man dem bereits erwähnten Buch, so entsteht der Eindruck, die Tarife der Stadt-, Ring- und Vorortbahn wären nach rein sozialen Gesichtspunkten erarbeitet worden, als stünden Wohnungsbau und Siedlungstätigkeit in günstigen Gegenden im Vordergrund: „Als man im Jahre 1890 an die einheitliche Regelung der Vororttarife herantrat, war man sich klar, daß zugleich eine wesentliche Herabsetzung der Preise notwendig sein werde, um die Wohnungsnot der gewaltig anwachsenden Stadt weiter zu verbessern und die Vororte mit allen ihren wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Beziehungen enger an die Hauptstadt anzugliedern."

Die Personentarifpolitik der Eisenbahnen war in dieser Zeit ein sorgfältig gepflegter und durchforschter Teil der Staatspolitik. Mithin erkannte die preußische Staatseisenbahnverwaltung auch den wirklichen Zweck dieses Vororttarifs. Es kam keineswegs darauf an, die Wohnungsverhältnisse für die arbeitenden Massen in Berlin zu verbessern. Die Wohnungsgebiete hatten sich — wie bereits angeführt — innerhalb des Ringbahngebietes, in unmittelbarer Nachbarschaft der Ringbahn selbst und entlang der Vorortstreckenbereiche, die nicht weit vom Stadtkern entfernt waren, herausgebildet. Verbesserungen waren hier nicht möglich.

Der Anlage von Arbeitersiedlungen in günstigen Außengebieten stand die kapitalistische Politik der hohen Bodenpreise entgegen. Nur zahlungskräftige Personen konnten hier siedeln. Die Senkung der Fahrpreise führte deshalb auch nicht zur Milderung der bestehenden Wohnungsnot. Die Tarifpolitik sollte die sogenannten „Fahrten ins Grüne" fördern. Im Interesse einer profitablen Produktion maßen die Unternehmer der Gesundheitspflege der Arbeiter eine gewisse Bedeutung bei. Zum anderen aber war es erforderlich, die Arbeiter und kleinen Angestellten bei ihren täglichen Pendelfahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort nicht mit allzu hohen Fahrkosten zu belasten. Unzufriedenheit innerhalb der Arbeiterschaft und Forderungen nach Erhöhung des Lohnes wären die Folgen gewesen.

Das Ergebnis der Gesamtentwicklung kann wie folgt charakterisiert werden:

Die Stadt-, Ring- und Vorortbahn trugen entscheidend zur Herausbildung eines einheitlichen Berliner Wirtschaftsgebietes bei. Der größte Teil dieses Gebietes war faktisch als zum Stadtgebiet gehörend zu betrachten. Die juristische Festlegung dieses in Jahrzehnten gewachsenen Zustandes erfolgte im Jahre 1920 durch die Bildung der Gemeinde Groß-Berlin. Der größte Teil der im Bereich der Stadt-, Ring- und Vorortbahn gelegenen Städte und Ortschaften wurde durch diese Maßnahme zu der einheitlich verwalteten Stadt Berlin verbunden. Unter dem wesentlichen Einfluß der Stadt-, Ring- und Vorortbahn entwickelte sich Berlin zur Hauptstadt Deutschlands und zugleich zur Weltstadt.

Die Stadt-, Ring- und Vorortbahn konnten diese Rolle nur deshalb übernehmen, weil sie von Anfang an Staatseisenbahnen gewesen sind. Die verkehrs- und tarifpolitischen Bestrebungen der Groß-Berliner Straßenbahn sowie der städtischen Hoch- und Untergrundbahnen waren niemals von einem derartigen Erfolg gekrönt, da es nicht gelang, im Stadtverkehr zu einer wirklichen Einheit, zur Vereinigung der widerstrebenden Interessen zu kommen. Hingegen waren bei der Stadt-, Ring- und Vorortbahn die Forderungen, die an ein dem öffentlichen Verkehr dienendes Unternehmen gestellt werden müssen, frühzeitig erfüllt: Einheitlichkeit des Streckennetzes, der Betriebsführung, sowie der Tarif- und Verkehrspolitik.

1916 war der Ausbau der Stadt-, Ring- und Vorortbahn abgeschlossen. Die meisten Strecken hatten sich zu Hauptrelationen des Berliner Verkehrs entwickelt. Damit waren alle Voraussetzungen dafür geschaffen, daß sie nach ihrer im Jahre 1924 begonnenen Elektrifizierung zum Rückgrat des Verkehrs in Berlin wurden. Im Jahre 1929 nahm der elektrifizierte Bereich der Stadt-, Ring- und Vorortbahn den Namen „Berliner S-Bahn" an. Die Elektrifizierung brachte eine starke Vereinfachung der Betriebsabwicklung mit sich. Die Betriebskosten sanken erheblich, Reisebequemlichkeit und Reisegeschwindigkeit erhöhten sich. Die Einführung eines zweckmäßigen, dem Schnellbetrieb angepaßten selbsttätigen elektrischen Signalsystems gestattete die Verdichtung der Zugfolge.

Nach der Beendigung des zweiten Weltkrieges wurde der Bereich der elektrisch betriebenen S-Bahnstrecken wesentlich vergrößert. So brachte die Elektrifizierung der Strecke Mahlsdorf-Strausberg für dieses östliche Randgebiet Berlins eine große Verkehrserleichterung. Die Einrichtung der Strecke Jungfernheide—Spandau für den elektrischen Betrieb zog einen bedeutenden Aufschwung des Arbeiterberufsverkehrs im Raum Spandau-Siemensstadt nach sich, der im Mündungsgebiet der Spree (Unterspree) große Industriekomplexe beherbergt. Eine nicht geringe Bedeutung hat die Elektrifizierung der Strecke Grünau—Königs Wusterhausen für den volkseigenen Schwermaschinenbau, der in diesem Bereich eines seiner größten Werke hat.

Noch ist Berlin eine gespaltene Stadt. Dennoch durchfährt die S-Bahn alle Teile der Stadt. Ihre alte Rolle, die sie seit nunmehr acht Jahrzehnten inne hat — Bindeglied zwischen allen Stadtteilen Berlins zu sein —, hat sie bis heute behalten. Sie fährt als ein von den Organen unseres Arbeiter-und-Bauern-Staates geführter Verkehrsbetrieb zum Wohle der gesamten Bevölkerung Groß-Berlins.

Anwendung von Glagit und Glakresit*

Prof. Dr.-Ing. H. Flemming, Dr.-Ing. H. P. Mosch, Dr.-Ing. G. Kossatz

Glagit-Platten lassen sich trotz der günstigen Festigkeitseigenschaften mit normalen Holzbearbeitungswerkzeugen bearbeiten, so daß auch der Zuschnitt fertiger Platten möglich ist. Bei der Verwendung von Kreis- oder Bandsägen sowie Trennscheiben entsteht feiner Staub, der abgesaugt werden muß. Glagit-Platten, die zu Verkleidungszwecken angebracht werden, können Aussparungen in beliebiger Form erhalten. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß durch die Aussparung die Faser gestört und damit die Festigkeit gemindert wird (Abb. 1). Zur Verkleidung von Deckenuntersichten werden die Glagit-Platten entweder direkt mit der Rohdecke verbunden oder an Unterkonstruktionen, zum Beispiel Schienensystemen, befestigt. Durch die gewählte Befestigungsart wird die Unteransicht bestimmt (Abb. 2). Bei den Schienensystemen werden die Platten entweder eingeschoben (Abb. 3) oder, zum Beispiel bei Installationszwischengeschossen, so aufgelegt, daß die Verkleidung an beliebigen Stellen demontiert werden kann.

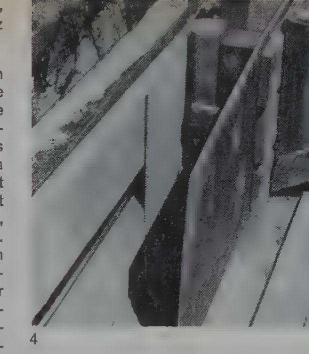
Glakresit-Platten haben sich, bedingt durch ihre geschlossene Oberfläche, für Schalungszwecke bewährt. Die dabei vorgesehene Holzunterkonstruktion (Abb. 4) ermöglicht, die preislich günstigeren dünneren Platten zu verwenden, wobei die Unterkonstruktion nur gering beansprucht wird. Die unter Verwendung von Glakresit-Platten hergestellten Betonflächen (Abb. 5) bieten durch ihre glatte Oberfläche der Witterung geringere Angriffsmöglichkeiten. Dort, wo Anstriche vorgesehen sind, wird der Materialverbrauch erheblich vermindert. Aus Glakresit lassen sich ebene und verformte Platten herstellen; die preßtechnisch günstige Faltplatte (Abb. 6) wurde für Verkleidungen, die der Witterung ausgesetzt sind, mit Erfolg verwendet. Nach Aufbringen eines Grundanstriches, zum Beispiel Chlorkautschuklack, kann die Glakresit-Platte in beliebiger Form farbig behandelt werden. Sandwich-Konstruktionen aus Glakresit-Platten mit beliebigen Stützmittellagen, zum Beispiel Faltplatten (Abb. 7), lassen sich als hochwertige Leichtwandplatten einsetzen. Gewellte Glakresit-Platten als leichte Dachdeckungen wurden bisher nur versuchsweise eingesetzt (Abb. 8). Die bei kurzfaserigen Werkstoffen übliche Wellenform läßt sich bei der Verwendung langer Fasern preßtechnisch schwer beherrschen. Aus den Fertigungsbedingungen der neuen Werkstoffe werden sich zwangsläufig neue Formen von Dachdeckungsstoffen entwickeln. Durch die Festlegung von Gütebestimmungen für Glakresit hat der Anwender die Gewähr, nur Platten zu erhalten, die nach Form und Festigkeitseigenschaften seinen Wünschen entsprechen. Die Fertigung der im Bilde gezeigten Faserbaustoffe erfolgt an folgenden Stellen:

Glagit: VEB Gipswerk Sperenberg, Kreis Zossen

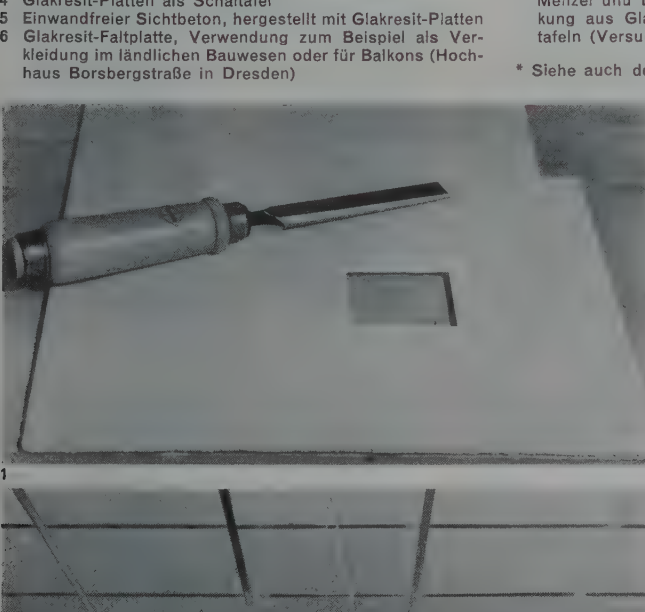
Glakresit: VEB Versuchsbetrieb für Faserbaustoffe Langenhennersdorf, Kreis Pirna

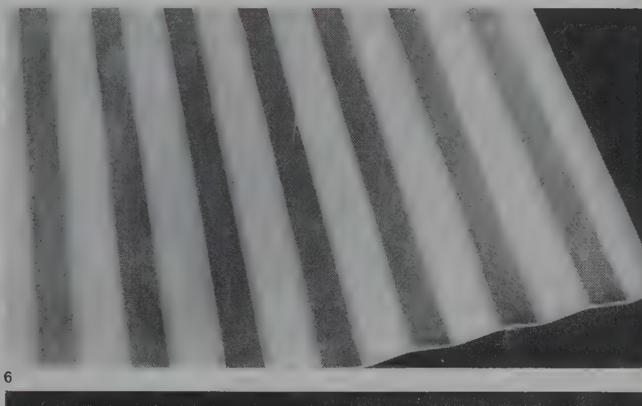
1 Glagit-Platte mit Aussparung
2 Glagit-Platten in Schienensystem als Verkleidung einer Strahlungsheizung
3 Schienensystem zur Aufnahme der Glagit-Platten
4 Glakresit-Platten als Schaltafel
5 Einwandfreier Sichtbeton, hergestellt mit Glakresit-Platten
6 Glakresit-Faltplatte, Verwendung zum Beispiel als Verkleidung im ländlichen Bauwesen oder für Balkons (Hochhaus Borsbergstraße in Dresden)
7 Glakresit-Verbundplatte, Faltplatte als Stützmittellage
8 Offenstall auf der Landwirtschaftsausstellung Markkleeberg 1953, Entwurf: Entwurfsinstitut für ländliches Bauwesen, Technische Hochschule Dresden, Dipl.-Ing. Menzel und Dipl.-Ing. Bäßler. Brüstung und Torbeplankung aus Glakresit-Falttafeln, Dach aus Glakresit-Welltafeln (Versuchspressung)

* Siehe auch den Beitrag auf Seite 46

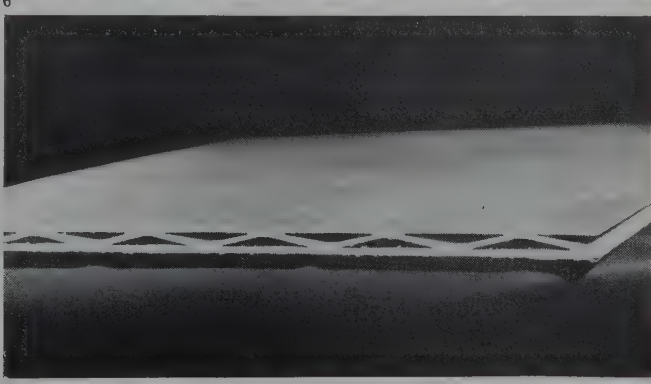

4


5


1


6

2


7


3

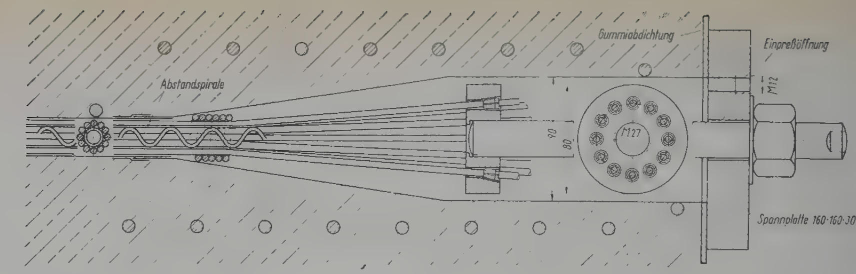

8

Einige Betrachtungen zum Spannbeton

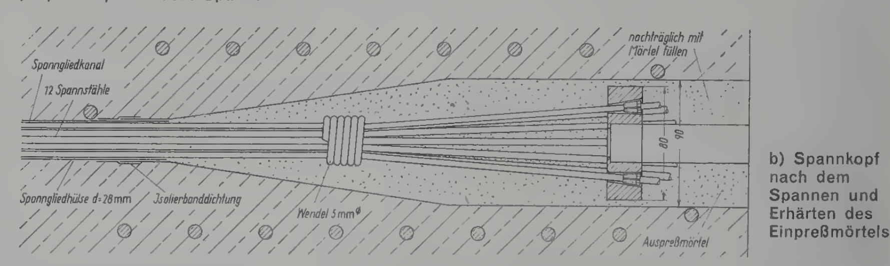
Dr.-Ing. Herrmann Rühle

Die 3. Baukonferenz hat den Bauschaffenden recht beachtliche Aufgaben hinsichtlich einer vielseitigen und hochentwickelten Anwendung der Vorspannung von Stahlbetonkonstruktionen gestellt. Dieser Entschluß ist zu begrüßen. Neben der Schaffung von rein technisch notwendigen Arbeitsmitteln, der Entwicklung und Bereitstellung aller benötigten Baustoffe und schließlich der Qualifizierung von Facharbeitern dürfen keineswegs die Anteile des entwerfenden Kollektivs — Architekt, Ingenieur, Kostenplaner — unterschätzt werden. Hier gilt es, die Fortbildung zu pflegen und den Blick für die Sache zu schärfen, was natürlich nur im laufenden Kontakt mit der ausführenden Seite erfolgversprechend ist. — Unter diesem Gesichtspunkt möchte sich der Verfasser als Ingenieur mit einigen grundsätzlichen Betrachtungen zum Spannbeton an den Kreis der Architekten wenden, der neuen Konstruktionsmethoden aufgeschlossen gegenübersteht; denn keine konstruktive Arbeit kann bestehen, die nicht zugleich technischen und ästhetischen Erfordernissen genügt.

Der Spannbeton erfordert von beiden Teilen ein besonderes Einfühlungsvermögen. Der Architekt ist wohl in den meisten Fällen in der Lage, seinem statischen Gefühl folgend bei der Masse der üblichen, alltäglichen Stahlbetonbauwerke neben seiner gestalterischen Idee die konstruktive en passant zu bestimmen. Eine solche oft zu beobachtende Entwicklung hat in vielen Fällen den Ingenieur zum „Rechenmeister" degradiert, der die Idee von vornherein akzeptieren muß und sie nur mit mehr oder weniger leidenschaftlichen Erörterungen rechnerisch geradezubiegen hat. Eine Tätigkeit, die oft nicht mehr viel mit der eines Ingenieurs zu tun hat, die man getrost einem mathematischen Recheninstitut anvertrauen könnte. Neben dieser zweifellos in vielen Fällen notwendigen Rechenmeistertätigkeit ist es aber auch dringend erforderlich — gerade bei unserer heutigen Entwicklung —, daß sich an den Aufgaben auch Ingenieure beteiligen, die die konstruktiven Ideen bringen, angeregt von einem geschulten statischen Gefühl und orientiert von überschläglichen statischen Untersuchungen. Hier liegt erfahrungsgemäß zuerst die Wiege neuer konstruktiver Formen und selten in der alleinigen Lösung abstrakter Probleme oder gestalterischer Formen. Zudem sind den statisch-konstruktiven Ideen vieler Architekten in der Regel Grenzen gesetzt, denn verschiedene Anlagen lassen sich nur selten in einer Person vereinen. In der vorauszusetzenden Gemeinschaftsarbeit zwischen Architekt und Ingenieur muß bei der Lösung betont konstruktiver und gerade auch industrieller Bauaufgaben die anfallende schöpferische Arbeit am Entwurf oft mit Schwerpunkt zum Ingenieur hin erfolgen.



a) Spannkopf vor dem Spannen



b) Spannkopf nach dem Spannen und Erhärten des Einpreßmörtels

Abb. 1: Spannverfahren MR St 150 — 12 Spanndrähte aus St 130/150, Durchmesser 5 mm, Spannkraft 19,4 t 1:5
Entwicklung der Forschungsgruppe Spannbeton der Technischen Hochschule Dresden

Da der Spannbeton und ganz besonders die Schalen in eben dieser Hinsicht häufig eine noch zu ändernde Arbeitsweise des Kollektivs erfordern, hält der Verfasser ein viel ausgiebigeres Kennenlernen von Architekt und Ingenieur für unaufschiebbar. Die folgenden, notwendigerweise kurzen Ausführungen sollen mit dazu beitragen, dem Architekten einige Möglichkeiten des Spannbetons besonders zu empfehlen. Jede Bauweise vereinigt Vor- und Nachteile, die oft erst nach Jahren praktischer Anwendung offensichtlich werden. Die hauptsächlichen Vorteile vorgespannter Konstruktionen sind:

Geringer Stahlbedarf bei hoher Ausnutzung des Betons. Es können in der Regel 15 bis 30 Prozent Beton eingespart und damit auch das Gewicht gesenkt werden. Gegenüber vergleichbaren Stahlbauten sinkt der Stahlverbrauch um ein Drittel bis zur Hälfte und gegenüber vergleichbaren Stahlbetonbauten um ein Drittel.

Die Gestehungskosten bei industriell hergestellten Elementen und weitgespannten Konstruktionen sind niedriger als bei schlaffer Bewehrung, vor allen Dingen dann, wenn von den dem Spannbeton angepaßten Konstruktionsmethoden Gebrauch gemacht wird.

Einfache Herstellungsmethoden machen Spannbetonfertigteile für einfeldrige Tragwerke mit Stahlkonstruktionen wettbewerbsfähig. Große Rissesicherheit, kleine Verformungen, Beständigkeit gegen Einflüsse wie Feuer, Wetter, Dämpfe und Wasser zeichnen den Spannbeton besonders aus. Form und Schlankheit bieten vorzügliche gestalterische Möglichkeiten.

Von den Nachteilen wären besonders zu erwähnen: Die umfangreicheren Baustelleneinrichtungen und -aufwendungen, die die Vorspannung nun einmal bedingt; dabei muß, wenn die Baustoffeinsparungen nicht erheblich sind, in vielen Fällen mit einer Steigerung der Baukosten gerechnet werden.

Der Spannvorgang ist arbeitskraftaufwendiger als eine zum Beispiel unter modernen Gesichtspunkten angeordnete schlaffe Bewehrung mit hochwertigen Stählen.

Dennoch überwiegen für eine Reihe konstruktiver Bauelemente die Vorteile des Spannbetons eindeutig, wenn richtig konstruiert und gebaut wird. Vernünftige Typung und durchdachte Industrialisierung sind hierfür wesentliche Voraussetzungen.

Zunächst einiges über die zur Betrachtung stehenden Baustoffe für die Ausführung von Spannbetonelementen. Von jedem guten Baubetrieb kann man heute erwarten, daß er in der Lage ist, ohne große Schwierigkeiten den für Spannbetonausführungen nun einmal notwendigen B 300 oder gar B 450 herzustellen. Höhere Betongüten werden zur Zeit bei den ausführungsbedingten schlanken Formen vieler monolithischer Bauelemente kaum erforderlich sein. Sie finden vor allen Dingen bei Betonwerkerzeugnissen besonderer Art Verwendung. Bestimmend für die Qualität des Spannbetons ist ferner der zur Verfügung stehende Spannstahl. In den letzten Jahren wurden in der Deutschen Demokratischen Republik eingehende Entwicklungs- und Forschungsarbeiten durchgeführt. Auf Grund der Ergebnisse dieser Arbeiten verfügen wir heute über folgende Spannstähle:

Naturharter Spannstahl Stahl 60/90, der vom VEB Stahl- und Walzwerk Hennigsdorf produziert wird und als Rundstahl in den Durchmessern 19 und 26 mm bis etwa 20 m Länge lieferbar ist. Dieser Stahl ist preisgünstig und läßt sich für viele kleinere Aufgaben des Spannbetons gut verwenden. Die relativ geringe Festigkeit führt dazu, daß man im Vergleich zu hochwertigem Spannstahl fast die doppelte Stahlmenge benötigt, denn dieser Stahl ist nur mit 45 kg/mm² im Gebrauchszustand beanspruchbar, während zum Beispiel die zulässigen Gebrauchsspannungen bei gezogenen und vergüteten Drähten zwischen 80 und 90 kg/mm² liegen. Außerdem ist bei diesem Stahl nachteilig, daß man die erforderliche Spannkraft nicht in einem eng konzentrierten Querschnittsteil zusammenfassen kann.

Ein zweiter verfügbarer Stahl ist der kalt gezogene Stahl 130/150, der im VEB Drahtziehwerk Rothenburg/Thüringen hergestellt wird und in den Durchmessern 2,5 und 5 mm lieferbar ist. Dieser Draht läßt sich bei fast unbeschränkt großer Lieferlänge zu Spannbündeln zusammenfassen und führt bei größtmöglicher, zuverlässiger Gebrauchsspannung im Vergleich zum Stahl 60/90 zu einem weit niedrigeren Stahlverbrauch. Leider ist sein Preis noch zu hoch, was sich ungünstig auf die Baukosten auswirkt.

Um der umfangreichen Entwicklung des Spannbetons in der Deutschen Demokratischen Republik gerecht zu werden, ist die baldige Produktion eines schlußvergüteten Spannstahles Stahl 140/160 ovaler Form mit schräger Rippung geplant. Dieser Stahl dürfte

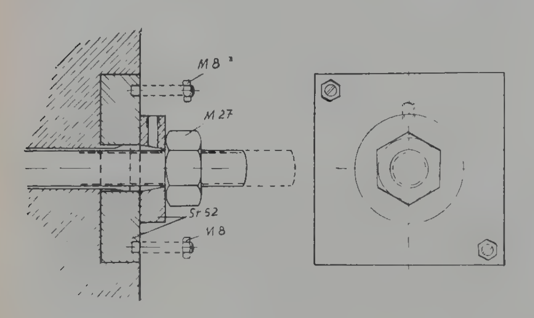


Abb. 2:
Spannverfahren Einstabspannglied aus St 60/90, Durchmesser 26 mm, Spannkraft 22 bis 23 t 1:5
Entwicklung der Forschungsgruppe Spannbeton der Technischen Hochschule Dresden, des VEB Ingenieurtiefbau Brandenburg und der Deutschen Bauakademie, Institut für Technik und Ökonomie, Leipzig

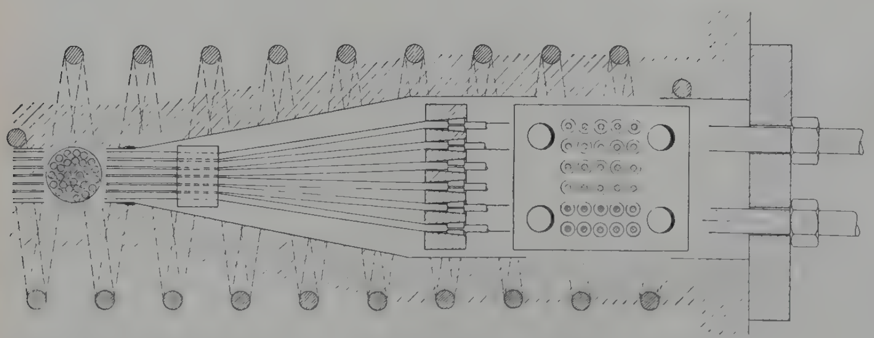


Abb. 3: 50-t-Spannverfahren MR St 150 — 30 Spanndrähte aus St 130/150, Durchmesser 5 mm, Spannkraft 48,5 t 1:5
Entwicklung der Forschungsgruppe Spannbeton der Technischen Hochschule Dresden

dann die an Spannstahl zu stellenden Erwartungen technisch und ökonomisch weitgehend erfüllen.

Betrug der Anteil hochwertiger Stähle für Stahlbeton 1958 weniger als 10 Prozent, so sollen die Spannstähle 1965 etwa 36 Prozent des Gesamtstahlanfalles ausmachen. Nach Angaben werden von dem Stahl 140/160 im Jahre 1961 bereits über 10 000 t und im Jahre 1965 rund 30 000 t zur Verfügung stehen. Wir ersehen aus diesem kurzen Überblick, daß die baustofftechnischen Grundlagen für eine möglichst weitgehende Anwendung des Spannbetons gegeben sein dürften und darüber hinaus noch wesentlich erweitert werden.

Bei den folgenden Betrachtungen wird vorausgesetzt, daß der Leser über die grundsätzlichen Begriffe des Spannbetons orientiert ist. Um die Vorspannung nun am Bauelement wirksam werden zu lassen, benötigt man konstruktive Elemente, die zum Beispiel die Drähte eines Spannbündels zusammenfassen und die aus der Spannpresse eingetragene Kraft auf dieselben übertragen. In den letzten Jahren wurden in der Deutschen Demokratischen Republik zu diesem Zweck einige Spannköpfe entwickelt, die nunmehr als verfügbar und anwendbar angesehen werden können. Die Abbildungen 1 bis 4 zeigen diese Spannköpfe, Entwicklungen der Forschungsgruppe Spannbeton der Technischen Hochschule Dresden und des VEB Ingenieurtiefbau Brandenburg. Auch die hierfür benötigten Spannhülsen stehen zur Verfügung, wobei man hoffen darf, daß noch einige Verbesserungen hinsichtlich Verformbarkeit und Widerstandsfähigkeit durchgeführt werden. Viele Konstruktionsaufgaben bedingen schlanke Querschnitte. Es ist dann bekannterweise immer schwierig, die erforderliche Spannkraft auf den zur Verfügung stehenden Raum einzutragen, wenn man nur über Spannglieder mit einer Spannkraft von etwa 20 t verfügt. Spannglieder mit aufnehmbaren Kräften von 50, 100 und mehr Tonnen besitzen daher eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Abbildung 5 zeigt sehr anschaulich einen Vergleich des benötigten Querschnitts bei Anwendung kleinerer Spannglieder einerseits beziehungsweise Anwendung eines konzentrierten Spanngliedes andererseits. In diesem Zusammenhang wird besonders auf die zur Verfügung stehenden 50-t- beziehungsweise 100-t-Spannglieder hingewiesen, die in den Abbildungen 3 und 4 beschrieben sind.

Neben den Spanngliedern ist natürlich eine Reihe Geräte erforderlich, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll. Die Anzahl der Baubetriebe, die über diese Geräte verfügt, nimmt ständig zu, so daß eine Ablehnung von vorgespannten Konstruktionen auf Grund nicht vorhandener Ausführungsmöglichkeiten immer seltener wird. Abbildung 6 zeigt eine Spannpresse, die für die Spannglieder MR 150 und für das Spannglied 60/90 verwendbar ist. Diese kurze Darstellung der Sachlage bezüglich der vorhandenen Spannstähle und Spannglieder ist wichtig, denn hier tauchen erfahrungsgemäß immer wieder die meisten Fragen und Zweifel seitens der Projektanten auf.

Wo läßt sich nun die Vorspannung bei Stahlbetonkonstruktionen anwenden? Eine Frage, die den Architekten am meisten interessieren wird. Infolge der für diesen Überblick zur Verfügung stehenden beschränkten Möglichkeiten kann natürlich nur ein kurzer Abriß gegeben werden. Eine Reihe von Betonwerkerzeugnissen, die in großer Zahl und hoch industrialisiert hergestellt wird, besitzt für die Architekten sowieso nur untergeordnetes Interesse. So sei hier hingewiesen auf die vorgespannten Druckrohre, die Eisenbahnschwellen, auf die Mastfüße, Maste, Maststationen, Schaltanlagen und anderes, bei denen die Vorspannung von großer Bedeutung ist. Auf diese Bauelemente soll hier nicht weiter eingegangen werden.

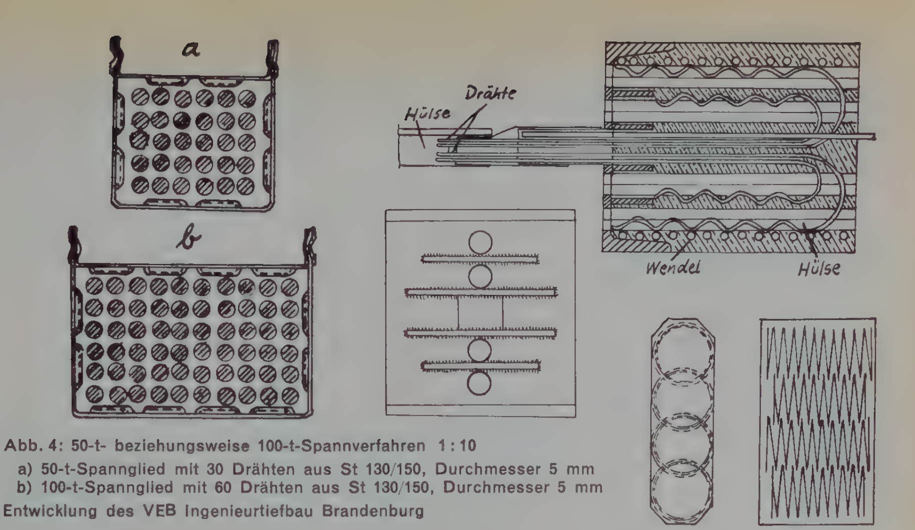


Abb. 4: 50-t- beziehungsweise 100-t-Spannverfahren 1 : 10

a) 50-t-Spannglied mit 30 Drähten aus St 130/150, Durchmesser 5 mm
b) 100-t-Spannglied mit 60 Drähten aus St 130/150, Durchmesser 5 mm

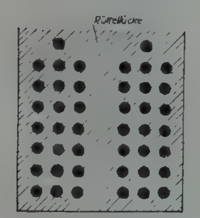
Entwicklung des VEB Ingenieurtiefbau Brandenburg

Von Elementen des Hoch- und Wohnungsbaus erweisen sich Decken und Dächer am aussichtsreichsten für eine Vorspannung. Selbstverständlich lassen sich fast alle Systeme von Decken vorspannen, wodurch man viele Vorteile erreichen kann, unter anderem große Spannweiten bei niedrigem Stahlverbrauch, eine niedrige Konstruktionshöhe, geringe Durchbiegungen, Rissefreiheit, günstigere Bedingungen für dynamische Beanspruchungen. Da aber der Hochbau selten in seinen Stützweiten über 6,50 m hinausgeht, wird die Vorspannung bei einigen Deckensystemen, zum Beispiel der Menzeldecke und auch der DIN-F-Decke, schon problematisch, und es müßten hierfür besonders geeignete Fertigungsarten gefunden werden. Bei solchen Decken wird man stets zwischen einer nutzvollen Vorspannung und einer Verwendung hochwertiger verformter Stähle, die hohe Stahlspannungen zulassen, wählen müssen. Hierauf hat die Fertigung entscheidenden Einfluß.

Aus den üblichen Deckensystemen sollen in der Folge zwei Entwicklungen besonders herausgegriffen werden, die einige Besonderheiten aufweisen. Abbildung 7 zeigt den günstig zu beurteilenden Deckenplattentyp 170 K mit Spannstabbewehrung. Dieser Deckentyp wird bisher vorwiegend im Spannbett vorgespannt. Unter Spannstäben versteht man mit Spannstahl vorgespannte, beliebig lange Betonstäbe kleinen Querschnitts, die in die Platten als Bewehrung eingelegt werden. Gute Haftung und Vereinfachung des Arbeitsvorganges zeichnen die Spannstäbe aus, die zudem zu einer wesentlichen Stahleinsparung führen. Abbildung 8 zeigt den Querschnitt eines Spannstabes, der vom Institut für Technik und Ökonomie in Leipzig entwickelt wurde. Derartige Spannstäbe können auch vielseitig für andere Betonkonstruktionen Verwendung finden.

Eine zweite Decke, die aus dem Rahmen des Üblichen herausfällt, ist die sogenannte, vom Institut für Grobkeramik in Großräschen entwickelte Spanntondecke. Hier werden hart gebrannte, kammartig ausgebildete Tonkörper mit hoher Festigkeit aneinander gereiht. In die durchlaufenden Rillen werden Spanndrähte eingelegt und nach Vorspannung derselben mit Mörtel verfüllt. Diese in beliebiger Länge herstellbaren Spanntonbretter können mit oder ohne Bügel je nach Größe der Spannweite industriell hergestellt und einfach transportiert werden. Zusammen mit den als mitwirkend zu betrachtenden Füllkörpern und dem je nach Belastungsverhältnissen und Stützweite variierbaren Beton B 160 und B 225 kann die Decke entweder in großflächigen Elementen oder auch bei Verlegen der Einzelelemente auf ein leichtes Untergerüst einfach montiert werden (Abb. 9 und 10). Die Decke zeichnet sich durch beträchtliche Materialeinsparungen, Wirtschaftlichkeit und günstige bauphysikalische Eigenschaften aus. Der Stahlbedarf ist denkbar niedrig, da nur ein kleiner Teil des Querschnittes dieser Verbundkonstruktion vorgespannt wird. Die Decke ist ein guter Putzträger. Die Spanntonentwicklung ist in allen Ländern, die über die nötigen Rohstoffe verfügen, sehr aussichtsreich geworden. Allein an Stahltondecken System BBRV werden in der Schweiz, in Italien, in Westdeutschland und anderen Ländern etwa 2 500 000 m² im Jahr produziert.

Die Anwendung der Großblockbauweise und die damit verbundene Industrialisierung verlangen jedenfalls eine unbedingte Einschränkung der vielen noch vorhandenen Deckenarten. In vielen Fällen wird die Vorspannung bei Massenfertigung Vorteile mit sich bringen. Es sei aber auch darauf hingewiesen, daß



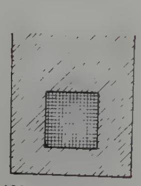
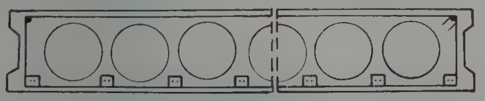


Abb. 5: Für gleiche Spannkraft V = 1000 t bemessene Spannglieder, links Bündel zu je 12 Drähten aus St 160, Durchmesser 5 mm, rechts Litzenkabel mit Litzen von je 7 Drähten aus St 180, Durchmesser 3 mm 1 : 20 (Vergleich des Bedarfs an Querschnitt nach Leonhardt)





Querschnitt



Längsschnitt

Abb. 7: Deckenplatte Typ 170 K mit Spannstabbewehrung 1 : 20

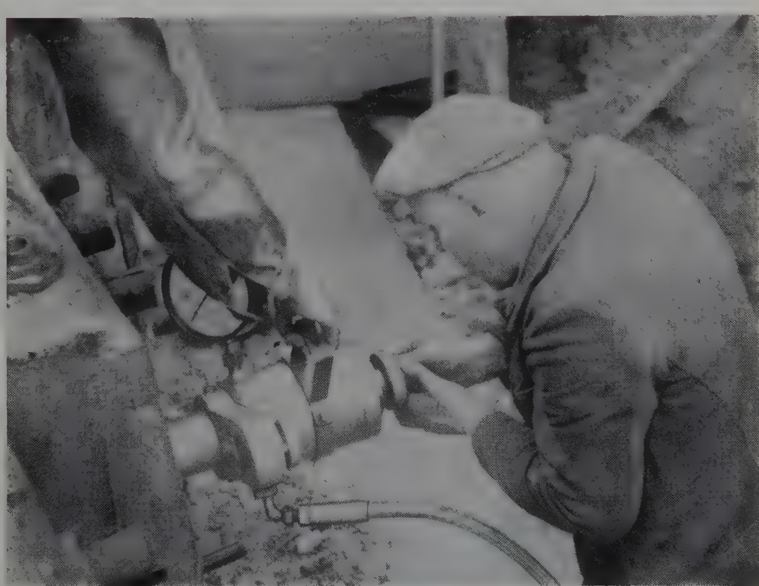


Abb. 6: Spannpresse für Spannglieder MR 150 aus St 60/90 mit 26 mm Durchmesser

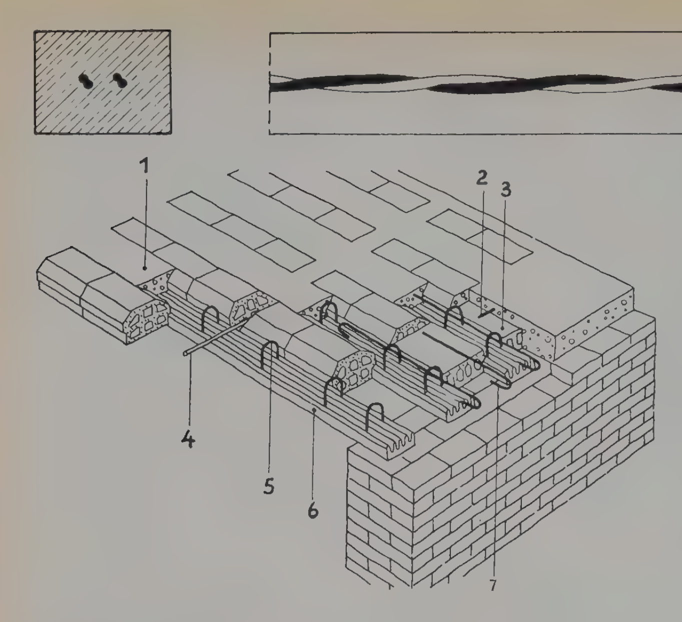


Abb. 8:
Quer- und Längsschnitt von Spannstäben 1 : 2
Entwicklung der Deutschen Bauakademie, Institut für Technik und Ökonomie, Leipzig

Abb. 9:
Prinzip der Spannton-Decken
1 Rippenbeton, auch Aufbeton (je nach Stützweite) — 2 Verteilarmierung — 3 Niedere Hourdis beim Auflager — 4 Querrippenarmierung — 5 Einbetonierte Bügel — 6 Vorgespannte Stahltonbretter — 7 Obere Zulagearmierung über dem Auflager

bei Deckenelementen kurzer Spannweiten die Anwendung schlaff eingelegter, hochwertiger, verformter Stähle rein arbeitstechnisch und materialmäßig gleichwertig, wenn nicht günstiger ist.

Als weitgespannte Flachdachelemente wurden von der Forschungsgruppe Spannbeton großformatige, vorgespannte Rippenplatten entwickelt, die bis zu 10 m gespannt werden können (Abb. 11). Obwohl Herstellung und Transport der Schlankheit der Abmessungen Grenzen setzen, die man nicht zu niedrig festlegen sollte, wird die Anwendung derartiger Platten vorteilhaft sein. Eine Fließ- oder Taktfertigung ist wesentliche Voraussetzung dafür.

Wenn man sich unsere Hochbauten ansieht, so fällt immer wieder das Fehlen geeigneter Steildachkonstruktionen aus Stahlbeton auf. Hier und da sind recht beachtliche und gute Ansätze vorhanden, aber weitreichende Auswirkungen sind kaum zu spüren. Da das massive Steildach manche Schwierigkeiten mit sich bringt, sollte man diese Entwicklung auch nicht so sehr überstürzen. Gewiß kann man die verschiedenen schlaff bewehrten Steildachkonstruktionen vorspannen, aber auch hier werden sich nicht alle dazu eignen, denn die statischen Verhältnisse des Steildaches führen an sich bei normalen Spannweiten zu Kräften, die bei schon sparsamer, stets ausführbar zu haltender Querschnittsausbildung mit schlaffer Bewehrung allein aufgenommen werden können. Wesentlich für die Vorspannung ist immer die Gebäudetiefe. Bei Stahlbetondächern werden in der Regel von 8 bis 9 m an Unterstützungen der Sparren notwendig. Solche Unterstützungen können bei Vorspannung im Bereich der Gebäudetiefen von 8 bis 10 m wegfallen. Auch die Zahl der Fertigteile kann verringert werden, was eine Vergrößerung des Abstandes der Binder mit sich bringt. Aus hierüber von Mlosch durchgeführten Untersuchungen kann man entnehmen, daß bei Dächern mit Gebäudetiefen, die 9 bis 10 m überschreiten, die Vorspannung verschiedener bekannter Steildachkonstruktionen angebracht ist, da man in diesen Fällen mit einer Stahlersparnis bis zu 70 Prozent (verglichen mit Stahl I) und mit einer Ersparnis von etwa einem Drittel Beton rechnen kann. Natürlich sind dabei der Querschnittsausbildung durch die Fertigung Grenzen gesetzt, so daß bei Anordnung der Sparrenabstände immer die vorteilhaftesten Beziehungen gewahrt werden sollten. Eine günstige Konstruktion ist das Wellbetondach, das von der Deutschen Bauakademie entwickelt wurde (Abb. 12) und dessen Querschnittsausbildung sich bei entsprechend klein gehaltener konstruktiver Höhe des Wellenquerschnitts für eine Vorspannung anbietet. Diese kleine Konstruktionshöhe ist aber auch eine wesentliche Bedingung hierfür; denn schon etwa 5 bis 8 cm mehr machen eine Vorspannung nicht mehr notwendig. Steildachkonstruktionen fallen immer in den Grenzbereich von schlaffer und vorgespannter Bewehrung. Will man vorspannen, so sollte man hierfür geeignete konstruktive Wege, wie zum Beispiel beim Wellbetondach, einschlagen, nicht aber einfach bestehende schlaff bewehrte Elemente auf Vorspannung umkonstruieren.

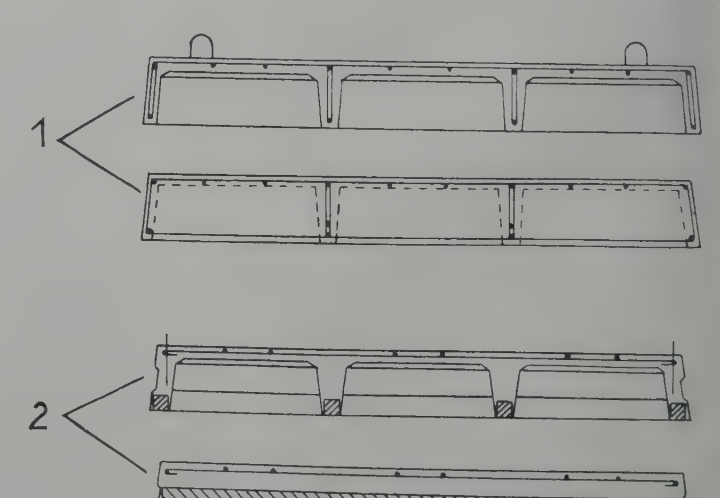
Die überzeugenden Vorteile der Vorspannung setzen eindeutig bei größeren Spannweiten ein. Betrachten wir in der Folge zunächst einmal die Hallenbinder. Diese werden meist in Trapezform und mit I-Querschnitt ausgebildet, wobei man bei scharfer, die Baustoffgrenzen ausnutzender Bemessung auf außerordentlich günstige und auch relativ schlanke Abmessungen kommen kann. Hier ist die Typung für eine Serienfertigung eindeutig am Platze. Das vormalige Institut für Typung hat solche Arbeiten durchgeführt, die allseitig verwendet werden können und sehr nützlich sind. Die Serie wurde für verschiedene Laststufen der Systemlängen 12, 15, 18, 21 und 24 m des dekadischen Maßsystems aufgestellt. Vorteilhaft ist, Binder vor allen Dingen bei größeren Spannweiten als zum Beispiel 18 m aus einzelnen Fertigteilen im Betonwerk herzustellen, die man auf der Baustelle zum Ganzen zusammenspannt. Diese Methode gestattet industrielle Fertigung hohen Grades und ist günstiger als eine Fertigung des gesamten Trägers auf der Baustelle. Für sämtliche Stützweiten werden dann nur fünf, in den äußeren Abmessungen verschiedene Binderteile benötigt, die 6 und 3 m lang sind. Die Stegdicke beträgt 8 cm. Besonders bewährt hat sich hierbei das Spannverfahren MR St 150 (Abb. 13). Man sollte bei diesen Bindern aber auch die untere Grenze der Vorspannung wahren, die je nach Belastung bei 12 bis 15 m liegt. Bei kleineren Stützweiten kann man mit schlaffer Bewehrung, geeigneter Querschnittsausbildung und geringem Materialaufwand billig bauen. Die Verwendung hochwertiger verformter Stähle bietet gerade für diese Spannweiten einen großen wirtschaftlichen und technischen Erfolg, wenn man die Ergebnisse der modernen Stahlbetontheorie beachtet. Der Verfasser möchte an diesem Beispiel nochmals darauf hinweisen, wie wichtig es ist, den Spannbeton an dem ihm gebührenden Platz einzusetzen und dabei den schlaff bewehrten Stahlbeton ebenfalls zu entwickeln. In der Sowjetunion zum Beispiel hat man hochwertige verformte Stähle bei zum Teil beachtlichen Durchmessern zu steifen Bewehrungsgerüsten verschweißt, die gerade im Bereich der normalen Spannweiten vortrefflich sind. Hier sei auch an die Entwicklung der Ulto-Balken in Schweden erinnert, wo man mit einer, den Spannungsverhältnissen des Balkens entsprechend geführten Bewehrung gleiche und zum Teil bessere Erfolge als mit Vorspannung erzielte (Abb. 14). In dieser Richtung dürfte in den nächsten Jahren jedenfalls noch manche Überraschung zu erwarten sein.

Die in der Deutschen Demokratischen Republik getypten Hallenbinder lassen sich sehr vielseitig verwenden. Sie werden auf Stützen oder Wänden frei aufgelagert, wobei von vornherein auf eine steife Rahmenecke verzichtet wird. Bemühungen, diese Ecke steif zu machen, versprechen wenig Erfolg, da dies eindeutig zuungunsten der Baukosten geht. Im Hoch- und Industriebau ist es überhaupt oft zweckmäßiger, die vorgefertigten, vorgespannten Elemente nicht nach der Montage kontinuierlich zu verbinden, sondern der Standfestigkeit durch andere Maßnahmen, wie Wandscheiben und so weiter, entgegenzukommen. Vorspannstöße sind meist aufwendig und nicht immer erfolgreich. Wenn schon, dann sollte man viel mehr auf Schweißstöße zukommen. Dies trifft nicht für den Brückenbau zu, wo mit geeigneten Vorspann-Stoßkonstruktionen viele Erfolge erzielt wurden. In diesem Zusammenhang sei an ein Beispiel erinnert. Ein Gebäude mit 760 bis 1000 kg schweren I-Balken nach dem Entwurf von Magnel, bei denen die Spannglieder frei an beiden Seiten des Steges geführt und in den zu einem Rechteck ausgebildeten Balkenköpfen verankert sind. Bei diesem Bauwerk in Belgien wurde festgestellt, daß frei gelagerte Balken bis 18 m Länge nicht schwerer zu sein brauchen als Stahlträger, wenn man die Durchbiegungen als maßgebende Voraussetzung der Bemessung betrachtet. In der Sowjetunion wurde ebenfalls nachgewiesen, daß Spannbetonbinder größerer Spannweiten auf jeden Fall 10 Prozent billiger sind als Stahlbetonbinder und der Stahlverbrauch im Verhältnis zu Bindern, die mit Stahl niederer Güte schlaff bewehrt sind, dreimal geringer sein kann.

Es steht also fest, daß die Vorspannung bei den Bindern, die über 15 m, vor allen Dingen aber über 20 m Stützweite liegen, eine ganz beachtliche Bedeutung hat. Die Ausführungsbetriebe schaffen sich für derartige Ausführungen und Anwendungen mit der Zeit auch gute Voraussetzungen. Die Typung ist



Abb. 10: Spannton-Decke als großflächiges Element
Entwicklung des Instituts für Grobkeramik, Großräschen/NL



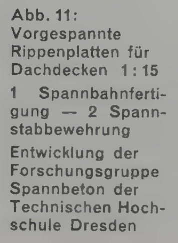


Abb. 11:
Vorgespannte Rippenplatten für Dachdecken 1 : 15
1 Spannbahnfertigung — 2 Spannstabbewehrung
Entwicklung der Forschungsgruppe Spannbeton der Technischen Hochschule Dresden

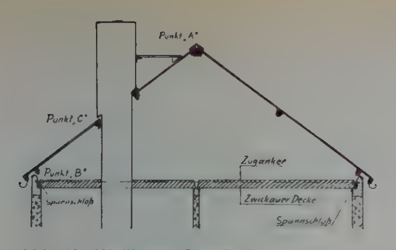


Abb. 12: Wellbeton-Steildach
Dachgeschoßgrundriß 1 : 200
Entwicklung der Deutschen Bauakademie und des VEB Industrieprojektierung Berlin



Abb. 13: Spannbeton-Typenbinder 1 : 200 — Entwicklung der Deutschen Bauakademie, Institut für Typung

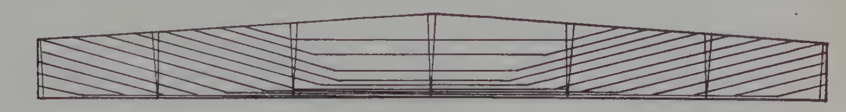


Abb. 14: Ulto-Balken in Schweden
Entwicklung der Skanska Cement AB, Stockholm, Civ. Ing. Bjuggren und Lundin



Abb. 15: Vorgespannte Dachbinder in England, Entwurf von Dr. Abeles, London



Abb. 16: Vorspannbewehrung für einen schweren Kellerunterzug im Institut für Steuerungs- und Regeltechnik Dresden — Entwurf: KID Dresden und der Verfasser

eine wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Anwendung. Es wird aber auch Hallenbauten geben, bei denen Ort und Funktion besondere Verhältnisse mit sich bringen. Hier lassen sich mit Spannbeton bei großen Spannweiten stets technisch überzeugende Lösungen erzielen. Schlankheit und Formungsmöglichkeiten vorgespannter Binder bei großen Stützweiten geben dem Architekten interessante und gestalterisch reizvolle Möglichkeiten. Es sei nur auf ein Beispiel (Abb. 15) hingewiesen. In Rumänien, Finnland, Jugoslawien und anderen Ländern wurden weitgespannte Fachwerkbinder aus einzelnen, vorgefertigten Elementen zusammengespannt. Diese Bauart ist für Spannweiten von etwa 30 bis 60 m geeignet und bietet auch in Kombination mit Schalen reizvolle Lösungen.

Neben den Fertigteilkonstruktionen werden in vielen Fällen vorgespannte, monolithische Betonkonstruktionen, zum Beispiel als weit gespannte Rippendecken oder Unterzüge, verwendet. Die Stützenfreiheit verschiedenartiger Räume ist ja eine immer häufiger werdende Forderung, die sich dazu oft noch mit einer beschränkt zur Verfügung stehenden Konstruktionshöhe vereinbaren lassen muß. Hier ist die Vorspannung am richtigen Platz. Sie wird dem Architekten helfen, diesbezügliche Forderungen bei geringem Materialaufwand und geringen Kosten zu erfüllen. Abbildung 16 zeigt die Bewehrung eines schweren Unterzuges über einem Garagenkeller, der nach diesen Gesichtspunkten entworfen wurde.

Für hohe Stockwerkkonstruktionen in der Art von Stahlbetonskeletten ist immer die Stützweite zwischen den einzelnen lastabtragenden Stützen für die Verwendung von Spannbeton maßgebend. Da man in den meisten Fällen in letzter Zeit das Raster sehr eng hält, ist zweifellos die Anwendung von schlaffer Bewehrung zweckmäßiger und billiger. So könnte dann nur noch eine unbedingt erforderliche Stahlersparnis für die Verwendung von Spannbeton sprechen. Außerdem kompliziert die Vorspannung bei derartigen Bauwerken den Bauvorgang oft erheblich.

Zu den weitgespannten Konstruktionen gehören auch die Schalen und Faltwerke. Diese räumlich tragenden Bauelemente, die bei günstigen statischen Voraussetzungen zugleich Raumabschluß gewähren, finden in der ganzen Welt auffällig weitgehende Anwendung. Auch hier kann man die üblichen, schlaff bewehrten Bauformen, wie Kreiszylinderschalen, Wellenschalen und ähnliches, vorspannen, was zweifellos zu Stahleinsparungen führen wird (Abb. 17). Es ist aber vorteilhafter, für die Vorspannung und Industrialisierung besonders geeignete Formen anzuwenden. Ähnlich der Fertigung von weitgespannten Bindern läßt sich auch bei Schalen der Herstellungsprozeß in das Betonwerk verlegen. Man zerlegt zu diesem Zweck die Schale in einzelne Teile und spannt sie erst auf der Baustelle zusammen. Hierfür können als Beispiel ein Zickzack-Faltwerk und Wellenschalen aus vorgefertigten, zusammengespannten und doppelt gekrümmten Elementen genannt werden (Abb. 18). Es wird so möglich, sehr dünnwandige (3,5 bis 6 cm) Elemente in hoher Qualität und großer Menge serienmäßig herzustellen und an beliebiger Stelle zusammenzuspannen. Diese Konstruktionen verbinden sparsamsten Materialverbrauch und große Wirtschaftlichkeit mit hervorragenden gestalterischen Möglichkeiten. Selbstverständlich ist der Vorspannung wieder eine untere Grenze gesetzt. Bis etwa 15 m kann man zum Beispiel mit Wellenschalenträgern doppelter Krümmung, nach einem neu entwickelten Verfahren konstruiert, außerordentlich materialsparend und wirtschaftlich mit schlaffer Bewehrung arbeiten. Abbildung 19 zeigt derartige Wellenschalenträger, die von der Firma Schöning, Karl-Marx-Stadt, in Zusammenarbeit mit dem Verfasser und Dr.-Ing. Hoffmann, Dresden, entwickelt wurden. Untersuchungen und Vergleiche haben ergeben, daß zum Beispiel in dem Stützweitenbereich um 15 m die Vorspannung in solchen Fällen zu erheblichen Steigerungen der Kosten führt, die nicht mehr vertretbar sind.

Verschiedene Schalenformen schließen von vornherein eine Vorspannung aus, wie zum Beispiel Kugel- oder Translationsschalen. Hier genügt allein die Schalenwirkung, um große konstruktiv-wirtschaftliche Vorteile zu erzielen. Den Spannweiten sind dabei im Rahmen des Vertretbaren große Grenzen gesetzt.

Zusammenfassend wird festgestellt, daß vorgespannte Schalen infolge ihres Formenreichtums reiche Entwicklungsmöglichkeiten besitzen und den Architekten umfangreiche Gelegenheit werkstoffgerechter Gestaltung geben.

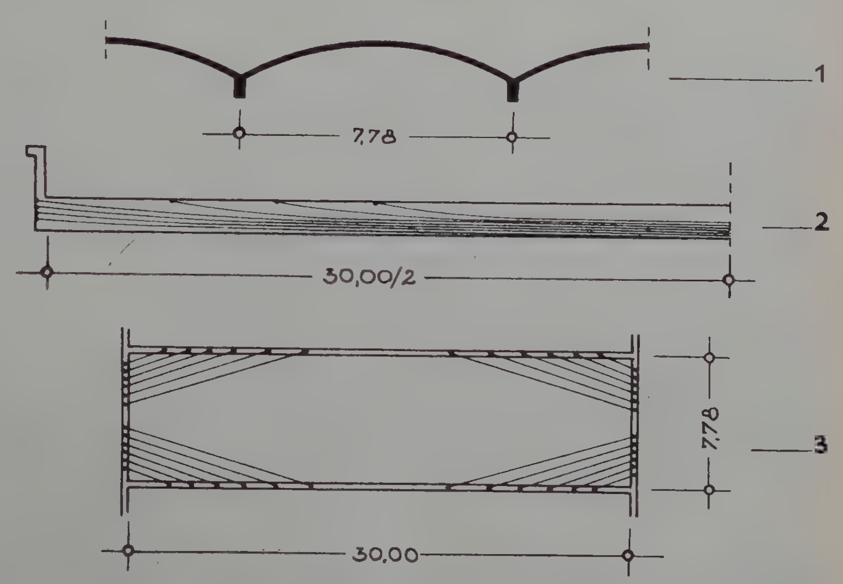
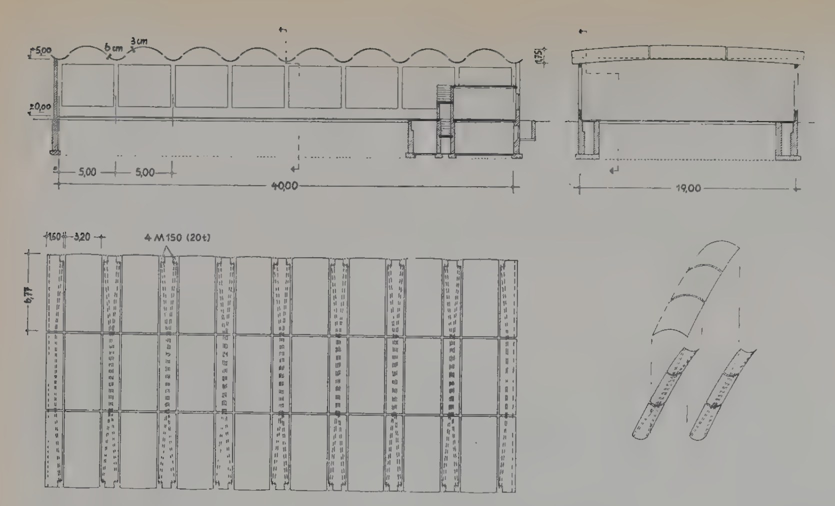


Abb. 17: Vorspannbewehrung für eine Kreiszylinderschale (nach Finsterwalder)

1 Querschnitt — 2 Randträger mit Spannbewehrung
3 Schalengrundriß mit Spannbewehrung



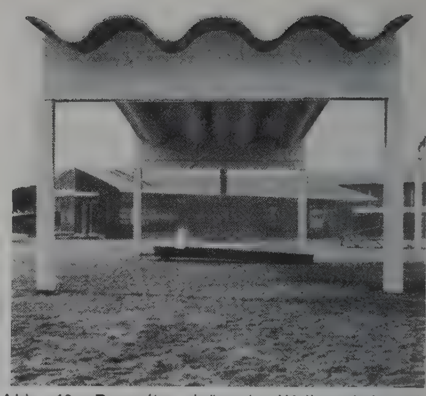


Abb. 18: Wellenschale aus vorgefertigten, zusammengespannten Schalenelementen in Coswig/Sachsen (zur Zeit im Bau) 1 : 600

Entwurf des Zentralen Projektierungsbüros der Lederindustrie, Borsdorf, und des Entwurfsinstituts Professor Schaarschmidt, Dresden. Konstruktion von Dr. Hoffmann und Dr. Rühle

Abb. 19: Doppelt gekrümmte Wellenschale mit schlaffer Bewehrung, Stützweite 1 = 11,0 m, mittlere Schalendicke d = 3,3 cm

Entwicklung der Firma Schöning, Karl-Marx-Stadt. Konstruktion Dr. Rühle und Dr. Hoffmann

Die eben angeführten Konstruktionen — auf die Brücken wird an dieser Stelle nicht näher eingegangen — werden für die allernächste Zeit zweifellos zunächst einmal die meisten Möglichkeiten für die Anwendung des Spannbetons geben. Man sollte nicht gleich mit dem Schwierigsten anfangen, wie es auch allen an der Bauaufgabe Beteiligten immer zu empfehlen ist, erst an einfachen Objekten die notwendigen Erfahrungen zu sammeln.

Zweifellos wäre es noch interessant, über Bauwerke auf dem Gebiet des Ingenieur- und Tiefbaus zu berichten (zum Beispiel Wasserbehälter in verschiedenen Formen, Betonstraßen, Wasserbau), die sich für eine Vorspannung anbieten, doch würde das den Rahmen der Arbeit sprengen. Nicht vergessen wollen wir die Bauaufgaben, deren in den nächsten Jahren bevorstehende Lösungen über das Alltägliche des Hoch- und Industriebaus hinausgehen. Dabei sei nur an Sporthallen, Kultur- und Gesellschaftsbauten, turmartige Bauwerke, Hochhäuser erinnert. Diese Konstruktionen machen meist eine erhebliche Mitwirkung des Ingenieurs erforderlich. Hier bietet der Spannbeton unschätzbare Vorzüge und ermöglicht Konstruktionen, die vom Üblichen völlig abweichen können. Selbstverständlich kann man auch über eine weitgespannte Halle einen Stahlfachwerkbinder spannen und so zu einer relativ einfach ausführbaren Lösung kommen. Wenn man aber einmal die Bauarten studiert, die uns die ausführungstechnische und theoretische Beherrschung des Verbundwerkstoffs Stahlbeton heute geben, so erkennt man, welche — bisher leider oft nicht genutzten — gestalterischen Möglichkeiten für viele solche Bauwerke zur Verfügung stehen. Die Vorspannung ist dann zur Erzielung schlanker Querschnitte und zur Erzeugung gewünschter Kräfte an gewünschter Stelle eine nicht zu unterschätzende konstruktive Maßnahme. Gewiß wird in diesen Aufgaben im Laufe der nächsten Jahre nicht der Schwerpunkt des Bauens liegen, aber hier und dort treten sie auf, und dann soll man es nicht unterlassen, sich modernster Baumethoden zu bedienen. Da es sich noch um Einzelfälle handelt, geht eine eingehende Beschäftigung mit diesen Problemen über den Inhalt der Arbeit hinaus. Vielleicht ergibt sich später in einem zweiten Teil an gleicher Stelle hierzu eine Gelegenheit.

Mit den vorstehenden Betrachtungen wurde der Versuch unternommen, den Architekten einen Einblick in die wesentlichen Möglichkeiten zu geben, die auf dem Gebiete des Spannbetons in der Deutschen Demokratischen Republik zur Zeit vorhanden sind. Der Verfasser möchte auf Grund seiner Erfahrungen auch die Architekten ermuntern, an den Stellen, wo eine Ausführung in Spannbeton erfolgreich scheint, gestalterisch auf eine solche hinzuzielen und von vornherein mit dem Ingenieur in dieser Richtung zusammenzuarbeiten. Damit ist dem Fortschritt im Bauwesen entschieden gedient. Wesentlich ist dabei immer, ein besonderes Augenmerk auf die Industrialisierung des Bauens zu richten, eine Entwicklung, die von enorm großer Wichtigkeit ist. Gut ausgereifte Gestaltung und Konstruktion sind gerade hierfür Grundvoraussetzungen, die nicht in den Hintergrund geschoben werden dürfen. Vielmehr müssen wir, Architekt und Ingenieur, gemeinsam arbeiten, um zu einer Befriedigung aller Ansprüche zu gelangen. Spannbeton und Industrialisierung sind in vielen Punkten eng miteinander verknüpft und bilden eine Voraussetzung, die für die Lösung vieler Aufgaben unentbehrlich ist.

Anorganische Faserbaustoffe und ihre Verwendung im Bauwesen

Professor Dr.-Ing. Herbert Flemming
Dipl.-Ing. Hans-Peter Mosch
Technische Hochschule Dresden
Lehrstuhl für Holz- und Faserwerkstoffe an der Fakultät für Technologie

Die Faser hat bei Baustoffen schon immer eine Rolle gespielt; durch sie kann das Wesen eines Werkstoffes verändert werden. Diese Veränderung läßt sich jedoch nicht durch Augenschein wahrnehmen. Als Prototyp aller in unserer Zeit entwickelten technischen Faserbaustoffe ist das Holz anzusehen, dessen Zug- und Biegefestigkeit durch die langgestreckten Fasern, die langkettige Zellulose, bestimmt werden, die ihrerseits durch Lignin als „Kittschutz" abgestützt und versteift werden.

Bei der Suche nach einem idealen Baustoff muß man von der Überwindung der aus dem Lebensprozeß herrührenden Mängel ausgehen und Baustoffbindungen erstreben, die beständige Endreaktionen darstellen. Anorganische Baustoffbinder schaffen solche Endreaktionen. Desgleichen treten sie bei Plasten als Polykondensations-, Polymerisations- und Polyadditionsprodukte auf. Alle diese Produkte ermöglichen beständige Baukonstruktionen und können mit Fasern kombiniert werden.

Die Entwicklung von Faserbaustoffen ist besonders wegen des geordneten Einbaus der Fasern in die homogene Masse schwierig und jeweils verfahrenstechnisch zu lösen. Als anorganische Fasern stehen Asbestfasern, Glasfasern, Schlackenwolle und geschmolzene Gesteinsfasern aus Basalt und anderen Mineralien, wie Ton, zur Verfügung. Die begrenzte Biegbarkeit aller dieser Fasern bestimmt den bei der Herstellung möglichen höchsten Preßdruck, um Biegebrüche im Fasergerüst zu vermeiden.

Die von Flemming entwickelten theoretischen Formeln bestätigen den zum Beispiel für Werkstoffe mit verkreuzten, statisch gepreßten Glasfasern überall in der Welt verwendeten maximalen Preßdruck von 10 ... 15 kp/cm².

Als Bindemittel kommen aus dem Bereich der Kunststoffe Phenolharze, Kresolharze, Melaminharze, Carbamidharze, Polyamide, Polyvinylchloride und Polyvinylacetate sowie Silikonharze und Polyesterharze in Betracht. Von den anorganischen Bindemitteln werden Zement, Gips, Magnesit, Dolomit und andere verwendet.

Alle genannten organischen und anorganischen Bindemittel sind inzwischen von uns labormäßig geleitet worden und zum Teil in die Produktion übergeführt.

Das Bauwesen erhält durch die anorganischen Faserbaustoffe Werkstoffe mit hoher gewichtsbezogener Festigkeit, wodurch sich jedoch andere Verarbeitungsbedingungen ergeben. Die durch Pressung entstehenden Platten bedingen weiterhin einen Massenbedarf, da Preßwerkzeuge teuer sind. Eine Verbindung zwischen Baustoffentwickler und den Anwendungsgebieten ist daher unbedingt notwendig. Die für das Bauwesen in Betracht kommenden anorganischen Faserbaustoffe kann man in solche mit kurzen und solche mit langen Fasern einteilen, wobei weiterhin die Faserart von Wichtigkeit ist. Von den kurzfaserigen Baustoffen sind vor allem die Wellasbestbetonplatten sowie die Wellasphaltplatten, die beide Asbestfasern verwenden, geläufig. Neuerdings kommen noch die meist transparenten Polyesterplatten, bekannt unter dem Handelsnamen „Scobalit", „Filon", „Marcolit", „Lamilux", „Polydet", „Pecolit", „Plasticlair", hinzu. Diese Platten erfordern alkalifreie, borhaltige Glasfasern. Aus unserer speziellen Sicht wurden die von Flemming vorgeschlagenen Werkstoffe Glagit und Glakresit entwickelt. Beide Stoffe verwenden die aus der heimischen Produktion zur Verfügung stehende alkalihaltige Glasfaser. Bei Glagit wird Gips als Bindemittel und bei Glakresit Kresolharz verwendet. Kombinationen beider Bindemittel haben sich bewährt.

Die guten Festigkeitseigenschaften und die leichte Bearbeitbarkeit ergeben eine Vielzahl von Anwendungsmöglichkeiten. Glagit läßt sich in verschiedenster Weise oberflächenvergüten, so daß sich vor allem für Innen- und Ladenausbauten, Abdeckungen und Trennwandkonstruktionen sowie Schallschluckelemente zahlreiche Verwendungsmöglichkeiten ergeben. Hydrophobiert läßt sich Glagit auch im Freien verwenden. Glakresit steht im Preisvergleich zu Glagit wie 3 : 1 und hat schon dadurch ein anderes Verwendungsgebiet. Neben Abdeckungen von Abluftschächten, Balkonbrüstungen, Torfüllungen und zu Profilen verpreßt wird es als leichter Dachdekkungsstoff verwendet.

Am Beispiel des Offenstalles der Landwirtschaftsausstellung in Markkleeberg wird besonders die leichtere Unterkonstruktion erkennbar. Durch die Verwendung von Glakresit für Schalungszwecke läßt sich neben der erreichten Holzeinsparung ein einwandfreier Sichtbeton erzielen, wie ein im Rahmen des Bauvorhabens Kombinat „Schwarze Pumpe" durchgeführter Großversuch zeigte.

Der Aufbau von Produktionsanlagen für Glagit und Glakresit schafft die Voraussetzung für einen verstärkten Einsatz beider Faserbaustoffe im Bauwesen. Im übrigen bedarf das Gebiet der faserbewehrten Leichtbauplatten, Profile und Formkörper neben dem der meist schweren, stahlbewehrten Bauelemente einer verstärkten Entwicklung und Realisierung.

Neue Formen der Architektenausbildung in der Sowjetunion

In der Sowjetunion wird gegenwärtig eingehend die zweckmäßigste Form der Ausbildung von Architekten diskutiert. Als eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche schöpferische Arbeit des Architekten wird unter anderem eine Vorbereitung für das Architekturstudium bereits in der Mittelschule vorgeschlagen (zum Beispiel darstellende Geometrie, Projektionszeichnen, Grundbegriffe der Baukonstruktion). Während des Studiums sind außer den obligatorischen praktischen Einsätzen in den Ferien zahlreiche Produktionseinsätze in Baubetrieben, auf Baustellen und in Entwurfsbüros vorgesehen. Im sechsten Studienjahr soll die Diplomarbeit geschrieben und der gewählten Fachrichtung entsprechend in der Praxis gearbeitet werden. Im Verlaufe der ersten Studienjahre sollen die Studenten nur bis zu einem gewissen Grade auf einem bestimmten Gebiet wie Wohnungs-, Industriebau, gesellschaftliche Bauten, Städtebau, landwirtschaftliches Bauwesen und so weiter spezialisiert werden; erst für das vorletzte und letzte Studienjahr wird eine solche Spezialisierung vorgeschlagen. Ein weiterer Vorschlag für die engere Verbindung mit der Baupraxis läuft auf eine zehn- bis elfjährige theoretische und praktische Vorbereitung auf das Examen hinaus. Dabei soll zwischen den einzelnen Studienjahren und im Anschluß daran mehrere Jahre in der Praxis gearbeitet werden, während in der reinen Studienzeit an der Hochschule keine Produktionseinsätze vorgesehen sind. Die künftigen Architekten sollen den neuen Inhalt der Architektur, der ihr durch das Leben der sozialistischen Gesellschaft gegeben wird, verstehen und meistern lernen.

Architektura SSSR 3/1959, S. 60 bis 62 (DBA-Übers. Nr. 7186)

Neue „Technische Vorschriften für die Projektierung von Fahrstühlen und Aufzugsanlagen" in der Sowjetunion

Personenaufzüge werden für Gewichtsklassen von 350, 500 und 1000 kg Nutzlast vorgesehen. Aufzüge in Krankenhäusern sind für 500 kg Nutzlast, Lastaufzüge für industrielle Anwendung mit 500, 1000, 2000, 3000 und 5000 kg Nutzlast und Kleinlast- und Lageraufzüge für 100 kg Nutzlast vorgesehen. Die technischen Vorschriften erstrecken sich nicht auf Theateraufzüge und Schrägaufzüge mit v = 0,63 m/s, Krankenhausaufzüge mit v = 0,5 m/s und Last- und Lageraufzüge mit Fördergeschwindigkeiten von v = 0,25 bis 0,5 m/s. Als Antriebsenergie ist Dreiphasen-Wechselstrom von 380 V anzustreben, in Ausnahmefällen ist 200-V-Spannung zulässig. Die Elektroausstattung muß entsprechend den sowjetischen Normen funk- und fernsehentstört sein. Besonderes Gewicht wurde auf die Einschränkung von Arbeitsgeräuschen gelegt. Die Schallintensität in Wohnungen soll nicht mehr als 60 db, im Höchstfalle 65 db betragen. Wände von Aufzugsschächten in Wohn- und Krankenhäusern dürfen nicht direkt an andere Bauteile befestigt werden. Sie müssen eine mittlere Schallabsorption von mindestens 40 db besitzen. Aufzugsmotoren sollen über dem Aufzugsschacht, aber nicht über Wohnungen aufgestellt werden. Die mittlere Schallabsorption der tragenden Decken darf nicht unter 50 db liegen. Maschinenräume sollen zwei dichtschließbare Türen haben, welche eine Schallabsorption nicht unter 35 db haben müssen. Schwingungsdämpfer werden gefordert für Aufzüge in Magnet-Stationen, Transformatoren- und anderen elektrischen Anlagen. In Gebäuden mit starkem Publikumsverkehr werden Mehrfach-Notrufanlagen für Aufzüge gefordert. Diese Bestimmungen sind am 1. Juli 1959 in Kraft getreten.

Bjulleten stroitelnoj 4/1959, S. 17 bis 19, 1 Tabelle

Ein Turmdrehkran neuen Typs

Der in der Sowjetunion entwickelte neue Turmdrehkran KTS-5-10 unterscheidet sich von den bisher üblichen besonders durch die Konstruktion des Fahrwerkes, welches eine Fortbewegung des Kranes auf Schienen wie auch eine schreitende Bewegung auf planiertem Gelände ermöglicht. Der Kran besitzt vier Paar Laufräder, die sich auf mit Schienen versehene lange Kufen in Form von U-Trägern stützen. Durch Betätigung der auf der Drehplattform des Kranes angebrachten Hebevorrichtung wird der Kran gehoben und gleichzeitig seitlich verschoben, indem er sich auf eine unter der Plattform befindliche runde Auflagerplatte aus Stahlbeton stützt, die Kufen werden angehoben und nach vorn versetzt; hierauf senken sich die Kufen wieder auf den Erdboden und der Kran bewegt sich auf den Laufrädern an das vordere Ende der Kufen, während die Auflagerplatte angehoben wird. Danach wiederholt sich der Vorgang von neuem.

Der Kran kann nach Demontage der Kufen auch auf ein stationäres Gleis gestellt werden. Zum Transport über größere Entfernungen kann der Kran auf Plattformen von Eisenbahnwaggons oder auf Spezialfahrzeuge verladen werden, ohne fremde Hilfe in Anspruch zu nehmen: wenn der Kran sich abwechselnd auf die Kufen und die Auflagerplatte stützt und jedesmal Balkenroste untergeschoben werden, hebt er sich so hoch, daß das Transportfahrzeug unter ihn gestellt werden kann. Die Turmsäule des Kranes besteht aus zwei Teilen, die sich teleskopartig ineinander verschieben lassen.

Technische Daten:
Hubhöhe 23 m
Ausladung 22 m
Spurweite 4,5 m
Hubkraft 5 bis 10 t
Schreitbewegung auf dem Gelände 80 bis 200 m/h
Gewicht des Kranes ohne Gegengewichte 45 t, Gegengewichte 25 t

Mechanizacija stroitelstva 6/1959, S. 9 bis 12, 7 Abb.

Rohstoffe zur Herstellung von Mineralwatte

Das wissenschaftliche Forschungsinstitut „Teploprojekt" in der Sowjetunion hat schon seit 1946 laufend Untersuchungen und Versuche durchgeführt, um geeignete Rohstoffe zur Herstellung von Mineralwatte zu finden. Als wichtigstes Kriterium gilt das gegenseitige Verhältnis der im Rohstoff vorhandenen sauren und basischen Oxyde oder der sogenannte Säuregrad, der in den Grenzen 1,1 bis 1,3 liegen muß; auch der Gehalt an Fe- und Mn-Oxyden in größeren Mengen ist von Bedeutung.

In den ersten Jahren der industriellen Herstellung von Mineralwatte in der Sowjetunion diente als Rohstoff ausschließlich Hochofenschlacke; für Gebiete, die von den metallurgischen Werken weit entfernt sind, mußten jedoch im Interesse der Wirtschaftlichkeit andere örtliche Rohstoffe gefunden werden. Am geeignetesten sind Basalte und Diabase, die infolge ihrer meist gleichbleibenden chemischen Zusammensetzung ohne Zuschlagstoffe verarbeitet werden können; auch Mergel mit 25 bis 28 Prozent Schwund beim Schmelzen ergibt eine gute Watte, obgleich die Ausbeute geringer und der Verbrauch an Koks größer sind als beim Basalt. Dolomit und Kalkstein verlangen einen Zusatz von 40 bis 60 Prozent Tonerde, auch Granit, Syenit, Porphyrit und Gabbro bedürfen zum Schmelzen im Kupolofen entsprechender Zuschlagstoffe. Ein gutes Produkt erhält man auch von 60 Prozent Dolomit + 40 Prozent Ziegelbruch.

Zur Herstellung der Mineralwatte werden die Rohstoffe im Kupolofen geschmolzen und beim Austritt mittels eines Dampfstrahlgebläses von 3 bis 6 atü zu Fäden geblasen. Eine andere Technologie beruht auf der Verwendung von Zentrifugen: die Schmelze wird auf schnell rotierende Teller oder Walzen geleitet und durch die Fliehkraft zu Fäden gezogen. Das obengenannte Forschungsinstitut hat eine mehrstufige Zentrifuge entwickelt, die eine hochwertige, langfaserige Watte mit einem Gewicht von 80 bis 120 kg/m³ liefert.

Stroitelnye materialy 6/1959, S. 3 bis 6, 1 Abb., 2 Tab.

Neue Leningrader Möbel

In Moskau hat eine Möbelausstellung stattgefunden, auf der besonders die in Leningrad hergestellten Möbel gefielen. Ganz allgemein ist festzustellen, daß man von großen Möbeln abgegangen ist, weil die Möbel nicht mehr als 30 Prozent der Wohnfläche einnehmen sollen. Die Möbelproduktion bemüht sich um eine Senkung des Holzverbrauches und um kürzere Herstellungszeiten bei Anwendung weniger Handarbeit. Für Kopf- und Fußteile von Betten, für Couch- und Sesselgestelle, Seitenteile von Anbaumöbeln, Stühle und Schubladen wird verformt geleimtes Holz verwendet. Im übrigen macht man viel Gebrauch von Holzspan- und Holzfaserplatten. Die Oberflächen werden mit synthetischen Harzen behandelt und mit Kunststoffen überzogen.

Für Küchen sind Anbaumöbel aus unifizierten Holzfaserplatten gebräuchlich, die mit Nitrolack bestrichen oder mit hellem Texturpapier (Maserung) beklebt sind. Einzelelemente sind 40, 60 und 80 cm breit, Hauptteile 120 cm (dreiund viertürig) und 160 cm (viertürig). Die Hauptteile sind rentabler als die Einzelelemente. Die unteren Elemente sind 58 cm tief, die oberen 30 cm. In die obere Platte der unteren Elemente sind Spülbecken eingebaut.



Küchenmöbel (Leningrader Entwurf)

In den Serienmöbeln sind die massiven Türfüllungen durch leichte Tafeln ersetzt worden.

Architektura SSSR 8/1959, S. 9 bis 11, 7 Abb. (DBA-Übers. Nr. 7405)

Prinzipien der Möbelgestaltung in der Estnischen SSR

Moderne Möbel sollen einfach in der Form, ausgereift in der Konstruktion und technologisch für die Massenfertigung geeignet sein. Entscheidend ist dabei die Wahl des Holzes und die Art der Oberflächenbehandlung. Furniere sind in Estland nicht gebräuchlich.

Bevorzugt werden helle Hölzer und helle Töne bei den übrigen Innenausstattungselementen, um der Wohnung ein freundliches Gepräge zu geben.

Für eine moderne Wohnung sind Einzelmöbel wesentlich besser geeignet als Möbelgarnituren. Regalartige Möbel werden möglichst gemieden, weil sie einen nüchternen, ja, fast ungemütlichen Anblick bieten, besonders wenn die tragende Konstruktion aus Metall besteht. Vielmehr gibt man Anbaumöbeln den Vorzug.

Großer Wert wird in der Estnischen Sozialistischen Sowjetrepublik auf die farbige Gestaltung der Räume gelegt. Zwar ist es nicht gebräuchlich, Holz farbig zu gestalten, dafür bringen aber farbige Textilien Leben in den Raum. Bei Möbelbezugsstoffen bevorzugt man ruhige neutrale Töne mit wenig Mustern. Bei Teppichen, Wandbehängen, Gardinen und Vorhängen sind kräftigere Farben beliebt. Vorhänge und Teppiche sind meist quer gestreift.

Eintonige Keramikgegenstände sind häufiger anzutreffen als bemalte.

Architektura SSSR 8/1959, S. 12 bis 14, 5 Abb. (DBA-Übers. Nr. 7406)



Schreibtisch und Bücherregal aus Tallin

Die Zentrale Wissenschaftliche Bauinformation der Deutschen Bauakademie, Berlin C 2, Wallstraße 27, Fernruf 2095016 und 2095051, erteilt Auskunft in allen Fragen des Bauwesens. Sie führt Literatur-, Übersetzungs-, Tagungs-, Material-, Bild- und Expertennachweise.

Standardisierte Ausrüstungen für die Verkaufsstätten des Einzelhandels

Architekt BDA Werner Prendel
Deutsche Bauakademie

Gleichlaufend mit der Ausarbeitung neuer Typenprojekte für Verkaufsstätten unseres sozialistischen Einzelhandels werden durch das Versorgungskontor für Handelsausrüstungen beim Ministerium für Handel und Versorgung in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Produktionsbetrieben und der Deutschen Bauakademie Standards für die Ausrüstung dieser neuen Verkaufsstätten entwickelt.

Diese Standards sollen auch bei der Modernisierung und Rekonstruktion des bestehenden Handelsnetzes Anwendung finden. Damit sollen die technischen Voraussetzungen geschaffen werden, die den sozialistischen Handel in die Lage versetzen, die Beschlüsse der Handelskonferenz auf diesem Gebiet zu verwirklichen.

Das erste Ergebnis dieser Arbeit ist ein Grundsortiment von Einrichtungsteilen für die Verkaufsstätten — besonders für Selbst- und Teilselbstbedienungsläden — des Lebensmittelsektors.

Dieser Entwicklung ging eine sehr sorgfältige und umfassende Analyse nach folgenden Gesichtspunkten voraus:

1. Welche Verkaufsmethode wird für welche Branche und Warengruppe in der Zukunft angewendet, um die gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Aufgaben des Einzelhandels unter ökonomischen Bedingungen zu erfüllen?
2. Welche spezifischen Bedingungen stellen die einzelnen Waren und Artikel hinsichtlich Lagerfähigkeit, Abmessung, Verpackung und so weiter?
3. Wo liegt die verkaufsaktive Zone (Griff- und Sichtbereich) in einer Verkaufsstätte, und welche Forderungen ergeben sich aus der Gebrauchsbequemlichkeit für den Kunden?
4. Welche Faktoren technischer und wirtschaftlicher Art (Raster, Produktionslängen und so weiter) beeinflussen die Größe der einzelnen Elemente?
5. Welche Produktionsmöglichkeiten und welches Material stehen in der Deutschen Demokratischen Republik ausreichend zur Verfügung, und wie hoch kann und muß der jährliche Bedarf angenommen werden, um eine Serienproduktion einrichten zu können?
6. Wie ist der internationale Entwicklungsstand?

Bedenkt man, daß insgesamt etwa 60000 bestehende Verkaufsstätten des sozialistischen Handelsnetzes in einem verhältnismäßig kurzem Zeitraum mit neuen, modernen Ausrüstungen versehen werden müssen, so lohnt sich eine kritische Einschätzung der bisherigen Praxis bei der Einrichtung von Verkaufsstätten, die man wie folgt zusammenfassen kann:

Die Einrichtungskosten unserer Verkaufsstätten übersteigen ein ökonomisch vertretbares Maß. Dadurch wird die schnelle Verbesserung des gesamten Niveaus unserer Verkaufsstätten entsprechend den ständig steigenden Bedürfnissen gehemmt.

Viele Projektanten haben im Verkennen der Aufgabe und Funktion unseres sozialistischen Handels aus der Einrichtung der Verkaufsstätten Spiegelbilder gutbürgerlicher „Läden", wahre Schmuckkästen mit keinem anderen Zweck als dem der Repräsentation geschaffen. Es wurde vielerorts ein Reichtum vorgespiegelt, der nicht den Bemühungen des Handels um Wirtschaftlichkeit und den Bemühungen unserer gesamten werktätigen Bevölkerung um ein besseres und reichhaltigeres Angebot an Konsumgütern entspricht.

Es blieb dem Zufall, der mehr oder weniger umfassenden Sachkenntnis der Mitarbeiter des Handels und den Architekten überlassen, zu entscheiden, welche Form der Ausrüstung im jeweiligen Fall den funktionellen und ökonomisch Bedingungen am besten entspricht.

Die Produktionskosten der Ausrüstungen lagen sehr hoch, da es sich in den meisten Fällen um Einzelfertigungen handelte. Wenn wir auch über Spezial-Ladenbaubetriebe mit reichen Erfahrungen verfügen, die einer Standardisierung und Beschränkung der Typen zustimmen, wurde im Sinne einer Rationalisierung der Fertigung infolge fehlender Kooperation kein wesentlicher Durchbruch erzielt.

Jeder Auftraggeber stellte andere Forderungen hinsichtlich Abmessungen, Material und Form, die lediglich seinen im engen Kreis seiner täglichen Praxis gesammelten Erfahrungen entsprachen.



Blick in den Verkaufsraum

Das Resultat sind funktionsuntüchtige, unzweckmäßige Einrichtungen, die der Einführung fortschrittlicher Verkaufsmethoden hemmend entgegenstehen und einem internationalen Vergleich in keiner Weise standhalten. Daher ist es nicht mehr zu vertreten, die Ausrüstungen für unsere Verkaufsstätten individuell anfertigen zu lassen. Die Handwerkelei ist für Produktion und Handel gleichermaßen mit erheblichen Kosten verbunden, die in keinem Verhältnis zum ökonomischen Nutzeffekt stehen.

Bei Auswertung der Entwicklungen in anderen Ländern ist festzustellen, daß sich heute bereits bestimmte Standards abzeichnen. Von einem anfänglich übertriebenen Funktionalismus (jeder Ware den ihr eignen Warenträger) geht man ab und versucht universelle Warenträger zu konstruieren, die im Rahmen bestimmter Normen zu Standardeinrichtungen werden. Das „Verkaufsmöbel" wird zu einem „Warenträger" in sachlicher Form, in dem nur noch das funktionell und konstruktiv bedingte Material verarbeitet ist.



Wandregal

Zur Durchsetzung der Standards als Basis einer rationellen und wirtschaftlichen Produktion der Ausrüstungsgegenstände wird durch das Versorgungskontor für Handelsausrüstungen eine laufende Abstimmung unter den Produktionsbetrieben herbeigeführt. 1959 ist das erste Grundsortiment bereits angeboten worden. Eine weitere Ganzmetalleinrichtung wurde in einem eigens dafür eingerichteten Betrieb als Produktionsserie aufgenommen.

Die Vielzahl der Erkenntnisse der Handelstechnik kann sich nur in einer Standardeinrichtung niederschlagen, deren Entwicklung von einer dafür beauftragten Stelle geleitet und koordiniert wird. Außerdem werden diese Standardserien konsequent auf unsere speziellen Bedingungen Rücksicht nehmen, sich in jeder Weise beim Typenprojekt und bei der Erneuerung und Ergänzung der Altsubstanz bequem und kostensparend anwenden lassen. Diese Aufgabe wird sich über einen größeren Zeitraum erstrecken und in ganz bestimmten Etappen vor sich gehen. Denn nur ein auf wissenschaftlicher Forschung beruhendes und praktisch allseitig erprobtes Produkt schafft die Voraussetzungen für eine sinnvolle Angebotsproduktion.

Die ersten vorliegenden Arbeitsergebnisse halten jeden internationalen Vergleich stand und beweisen durch die Erprobung der ersten Serie in der Praxis die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges.



Teilansicht



Mittelgondel aus Holz und Kunststoff

DETAILBLATT NR. 145

zu Seite 48

Standardisierte Ausrüstungen für die Verkaufsstätten des Einzelhandels

Architekt BDA Werner Prendel
Deutsche Bauakademie

Beispiel
aus dem Grundsortiment
der Einrichtungsteile
für Selbst- und
Teilselbstbedienungsläden

Material: Rückwand Hartfaser und Plastikfolie

Böden: Oben Linoleum oder Folie
Unten abgesperrt

Seiten: Furniert oder lackiert

1 Wandregal, Normalausführung, Sektionslänge 80 und 120 cm

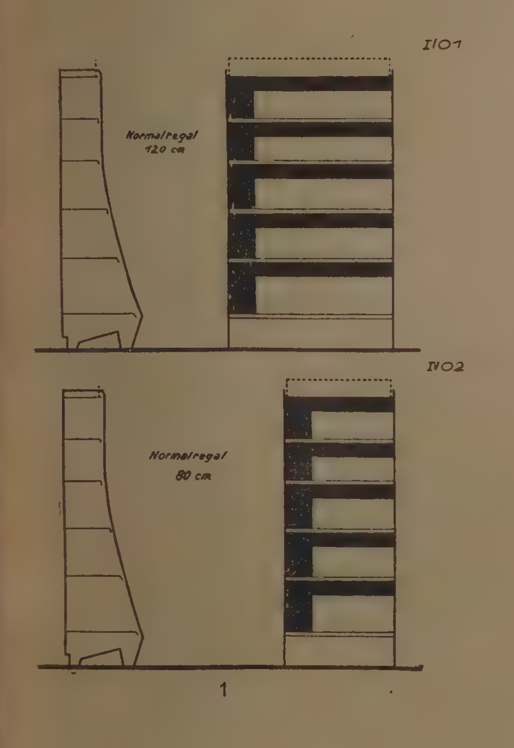
2 Eckverbindungen für normales Wandregal

3 Wandregal für Brot und Brötchen

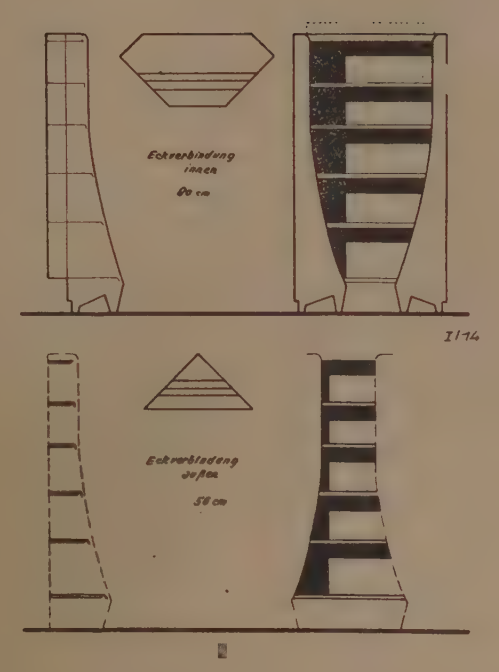
4 Wandregal, Normalausführung, kombiniert mit Fächern für Weinflaschen

5 Wandregal für Obst und Gemüse

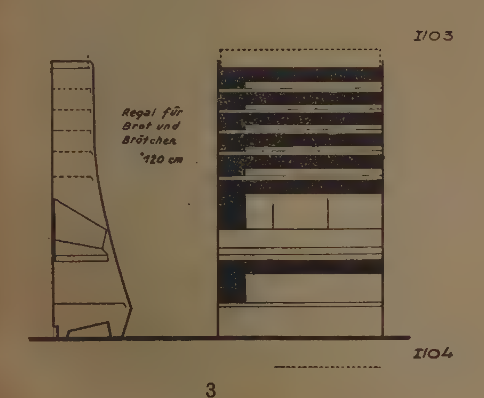
6 Warengondel (Halbteil) für freie Aufstellung



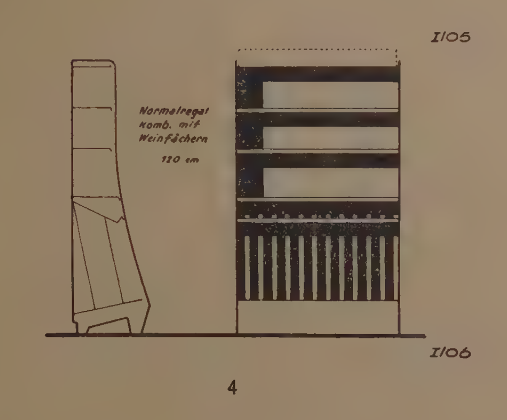
1



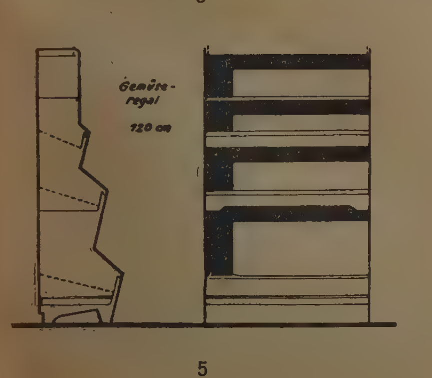
2



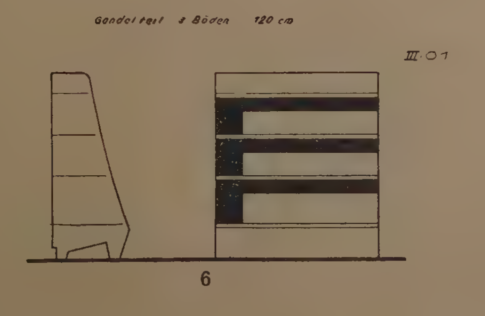
3



4



5



6

Standardisierte Ausrüstungen für die Verkaufsstätten des Einzelhandels

Architekt BDA Werner Prendel
Deutsche Bauakademie

Beispiel
aus dem Grundsortiment
der Einrichtungsteile
für Verkaufsstätten
mit individueller Bedienung

Material: Grundkorpus Holz
Tischplatte Linoleum

Vorderseite:
Melacart oder Plastikfolie

Ausführung der übrigen Holzteile: Furniert oder lackiert

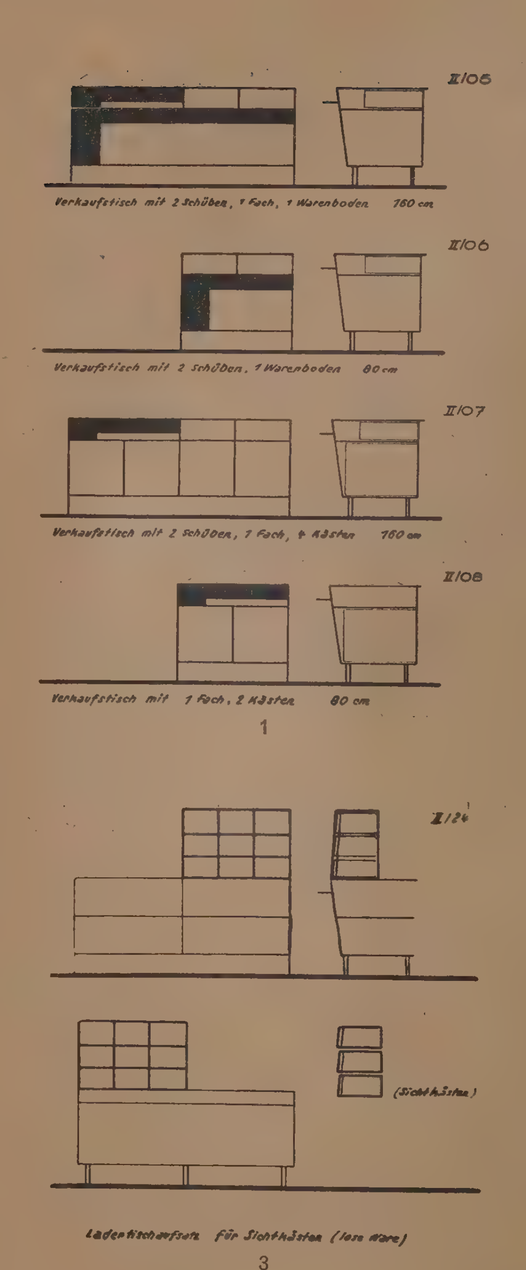
1 Grundform des Verkaufstisches Sektionslänge 80 und 160 cm

2 Abwandlung der Grundform mit zwei Schüben, einem Fach und einem Warenboden

3 Verkaufstisch — Aufsatz mit Sichtkästen für lose Waren

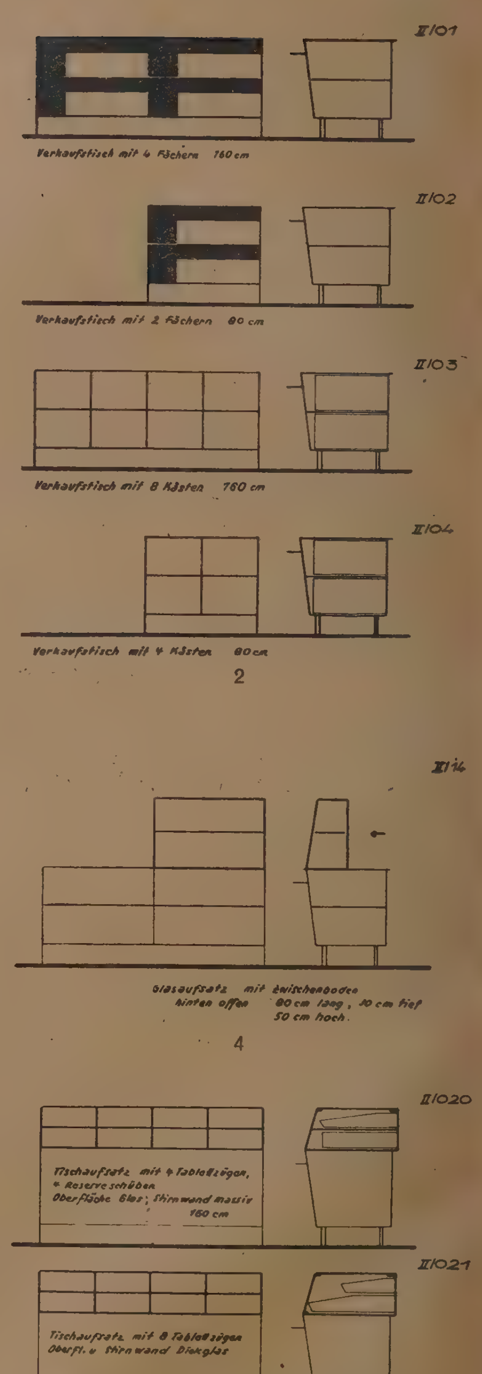
4 Glasaufsatz mit Zwischenböden

5 Tischaufsatz (Glas) mit vier Tablettzügen und vier Schüben für Kurzwaren



1

3



2

4

5

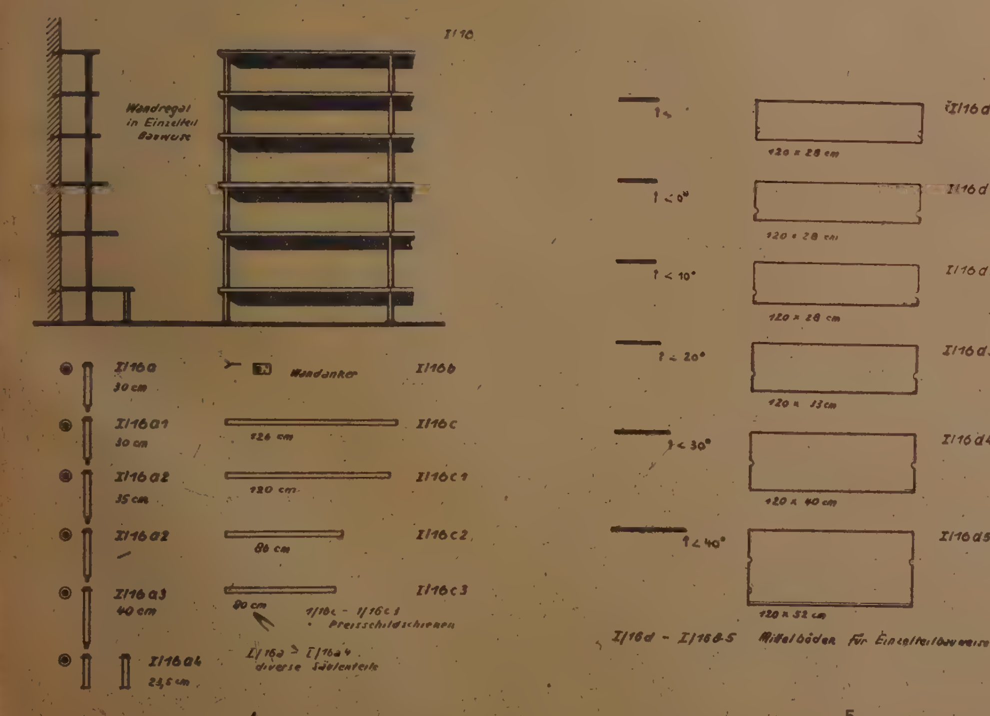
DETAILBLATT NR. 147

zu Seite 48

1

2

3



Standardisierte Ausrüstungen für die Verkaufsstätten des Einzelhandels

Architekt BDA Werner Prendel
Deutsche Bauakademie

Beispiel
aus dem Grundsortiment
der Einrichtungsteile
mit universeller Eignung

Material: Konstruktionsteile aus Metall

Böden: Holz mit Plastikfolie oder Linoleum

1a Schema des Wandregals für Selbstbedienung

1b Schema der Mittelgondel für Selbstbedienung

2 Kragträger, Bodenplatten, Preisschildschienen und Verbindungsprofile für 1a und 1b

3 Säulen und Säulenfuß für 1a und 1b (Lochschiene, die unmittelbar an der Wand befestigt werden kann)

4 Wandregal in Einzelteilbauweise

5 Mittelböden für Einzelteilbauweise

DETAILBLATT NR. 148

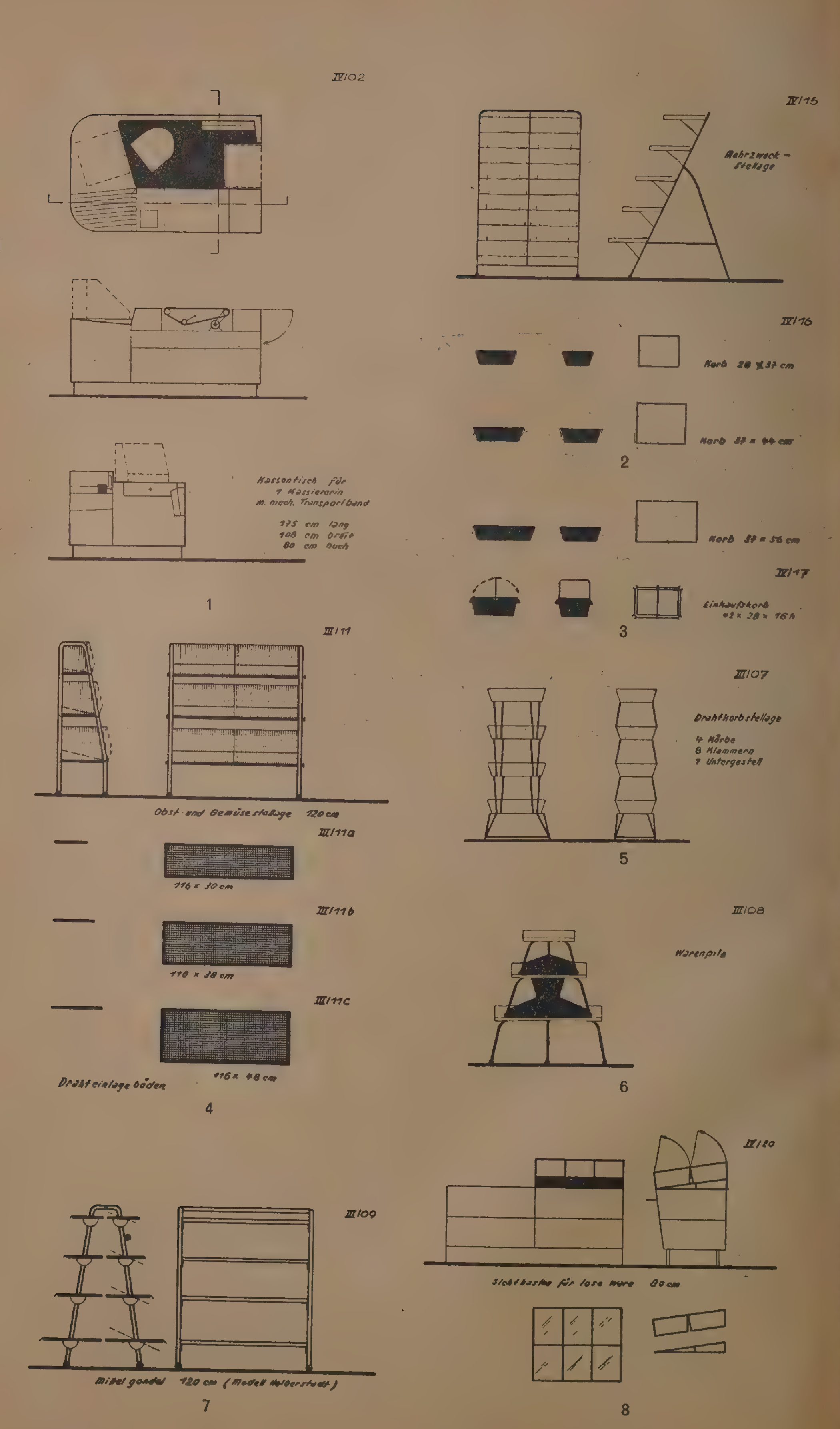
zu Seite 48

Standardisierte Ausrüstung für die Verkaufsstätten des Einzelhandels

Architekt BDA Werner Prendel
Deutsche Bauakademie

Beispiel aus dem Grundsortiment der Einrichtungsteile (Zusatz- und Ergänzungsteil für Selbst- und Teilselbstbedienungsläden)

1 Kassenstand für Selbstbedienungsläden
2 Mehrzweckstellage
3 Regal- und Einkaufskörbe
4 Obst- und Gemüsestellage
5 Drahtkorbstellage
6 Warenpilz
7 Mittelgondel
8 Aufsatz-Sichtkästen für Schüttgut



Das industrielle Bauen und die Mittel der künstlerischen Gestaltung

Nachstehend veröffentlichen wir einige Beiträge zu obenstehendem Thema („Deutsche Architektur", Heft 12/1959, S. 84), das Professor Hans Schmidt in seinem Referat auf der theoretischen Beratung des Instituts für Theorie und Geschichte der Baukunst an der Deutschen Bauakademie behandelt hat.

Die Redaktion

Bemerkungen zur sozialistischen Baukunst und zur baukünstlerischen Gestaltung

Professor Hanns Hopp

In seinem Referat stellte Professor Schmidt sich die Aufgabe, zu untersuchen, wie sich die weitere Entwicklung der sozialistischen Architektur und des Städtebaus unter den Bedingungen des industriellen Bauens vollziehen wird. An den Anfang seiner Untersuchung erörterte er einige allgemeine Gesichtspunkte theoretischer Art und stellte zwei Fragen, von denen die erste lautet: Was verstehen wir unter sozialistischer Baukunst? und die zweite: Welche Bedeutung hat das industrielle Bauen für die baukünstlerische Gestaltung?

Die eindeutige und vollständige Beantwortung dieser beiden Fragen würde uns einen großen Schritt in der Architekturtheorie voranbringen.

In der Beantwortung der ersten Frage nimmt die Darstellung des grundsätzlichen Gegensatzes zwischen sozialistischer und kapitalistischer Architektur einen breiten Raum ein. Der von Professor Schmidt vorgetragenen simplifizierten Darstellung dieses Gegensatzes kann man nicht uneingeschränkt zustimmen. Wenn wir die Werke der Architektur als Gegenstände der materiellen Produktion zur Erfüllung praktisch-nützlicher Zwecke anerkennen, dann ergeben sich in dieser Hinsicht gewisse Übereinstimmungen, die es ermöglichen, daß wir Erfahrungen der kapitalistischen Welt in bezug auf Technik, Ökonomie, Technologie sowie die Entwicklung und Anwendung neuer Baustoffe für unsere eigene Bauproduktion kennenlernen und nutzen. Das wird auch durch die großen Perspektiven zur Entwicklung unseres Städtebaus und unserer Architektur bestätigt, die Walter Ulbricht in seinen Ausführungen beim Besuch der Deutschen Bauausstellung unseren Architekten gab.

Ein unüberbrückbarer Gegensatz zwischen der sozialistischen und der kapitalistischen Architektur bleibt jedoch immer bestehen, wenn es gilt, mit den Werken des Städtebaus und der Architektur die jeweilige gesellschaftliche Wirklichkeit darzustellen. Da die sozialistische und die kapitalistische Gesellschaft zueinander in unversöhnlichem Gegensatz stehen, kann es auch in ihrer Widerspiegelung durch die Baukunst irgend eine Angleichung nicht geben. Das hat Professor Schmidt an Hand seiner Beispiele aus der kapitalistischen Welt überzeugend dargestellt.

Am sichtbarsten wird dieser Gegensatz im Städtebau, denn im Städtebau stellt sich jede Gesellschaftsordnung unverfälscht dar, auch dann, wenn sie es weder will noch wünscht. Die freudlosen Miethausstraßen der Gründerzeit mit ihren Fassaden voll falscher Pracht und ihren tief gestaffelten, lichtlosen Hinterhöfen zeigen nicht nur die Aufspaltung der Gesellschaft in Klassen. Sie zeigen zugleich, daß in dieser Gesellschaft das Gesetz des Profits über alle Humanität triumphiert. Der Gegensatz zwischen kapitalistischem und sozialistischem Städtebau beruht nicht nur auf dem privaten Eigentum an Boden auf der einen Seite und der Verfügungsgewalt der Gesellschaft an ihm auf der anderen Seite. Der Gegensatz ist auch ideologisch sehr klar ablesbar. Wenn zum Beispiel in Berlin am Knie an städtebaulich dominierender Stelle mit weiter Sichtwirkung nach Osten und Westen ein Hochhaus der Telefunken-AG entstanden ist, so ist das ein Abbild der Herrschaft des Kapitals über die Stadt. Denn es gibt ihr den dominierenden Mittelpunkt. Im sozialistischen Städtebau dagegen stehen die Gebäude der Staatsmacht und der gesellschaftlichen Organisationen im Mittelpunkt des Zentrums. Wenn die städtebauliche Planung von Westberlin vorsieht, die Gebäude der Regierung abseitig im Tiergarten anzuordnen, so offenbart diese städtebauliche Konzeption durch die dominierende Stellung des Telefunkenhauses gegenüber den Regierungsbauten, daß die wirklichen Inhaber der Macht die Vertreter des Kapitals sind. Es kommt also darauf an, die Kritikfähigkeit unserer Architekten gegenüber diesen Erscheinungen in Architektur und Städtebau des Westens zu schärfen.

Die Frage „Was verstehen wir unter sozialistischer Baukunst?" fand im Referat noch keine Antwort, die der Praxis nützen könnte. Sie soll nach Schmidt „vom Leben der sozialistischen Gesellschaft ausgehen", und „für sie soll der sozialistische Realismus eine große Rolle spielen". Hier zeigen sich auf der Landkarte der Architekturtheorie noch unerforschte weiße Flächen, und alle Kollegen, die an der Vervollkommnung der Theorie Anteil nehmen, sollten diese Gebiete untersuchen helfen. Nach unserer Meinung sollte eine sozialistische Baukunst folgende Merkmale aufweisen:

Die Werke der sozialistischen Baukunst müssen den jeweils geforderten praktisch-nützlichen Zweck optimal erfüllen. Zugleich müssen sie die ständig fortschreitende Entwicklung zum vollendeten Sozialismus und die sich daraus ergebenden wachsenden Bedürfnisse der Gesellschaft berücksichtigen.

Die Zweckerfüllung des Bauwerkes muß in konstruktiver und technischer Hinsicht nach den neusten Erkenntnissen der Wissenschaft vernunftgemäß erfolgen. Dabei soll das Vernunftgemäße eine kühne Konzeption keineswegs ausschließen.

Der ökonomische Aufwand des Bauwerkes muß zu der gesellschaftlichen Bedeutung des Objektes im richtigen Verhältnis stehen. Der ökonomische Aufwand besteht nicht nur in der Verwendung kostbaren Materials, sondern er drückt sich auch in Raumgrößen und -höhen aus.

Die Konzeption eines Bauwerkes muß von vornherein seine Durchführung in industrieller Bauweise ganz oder in einzelnen Elementen sichern.

Ein Werk der sozialistischen Baukunst zeigt innen und außen eine beherrschende Grundordnung (Raster), die sich aus der industriellen Produktion ergibt. Sie entspricht auch dem planmäßigen Aufbau der sozialistischen Gesellschaft.

Ein Werk der sozialistischen Baukunst zeigt Klarheit und Einfachheit im ganzen und in seinen Teilen und verzichtet auf solche dekorative Zutaten, die keine Aussagekraft besitzen.

Ein Werk der sozialistischen Baukunst vermittelt nach außen und nach innen Optimismus und Lebensfreude, die ein Charakteristikum der sozialistischen Gesellschaft sind.

Die Repräsentation in der sozialistischen Baukunst wird keine Darstellung eines brutalen Machtanspruches sein, sie muß der humanistische Ausdruck des kraftvollen, geeinigten Volkswillens sein.

In der Beantwortung der zweiten Frage „Welche Bedeutung besitzt das industrielle Bauen für die baukünstlerische Gestaltung?" wies Professor Schmidt mit Recht darauf hin, daß die durch die Industrialisierung bedingte neue Technologie der Architektur etwas wiedergibt, was in der Zeit des Verfalls, also im Laufe des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart, fast ganz verlorengegangen war: Die einheitliche Grundstruktur des ganzen Bauwerkes, die Ausschaltung aller individualistischen Zufälligkeiten. Die Industrialisierung bewirkt also eine echte „Renaissance der Baukunst", die nun nicht mehr in einer Wiederholung zeitgebundener Details, sondern in der Wiedergeburt der „Ordnung" besteht. Ein grundsätzlicher Widerspruch besteht also zwischen den Bedingungen des industriellen Bauens und den Gesetzen architektonischer Gestaltung nicht. Dennoch bleibt die Frage offen, ob das industriell erzeugte Bauwerk noch zu einer baukünstlerischen Aussage — im alten Sinne — fähig ist.

Professor Schmidt bejaht diese Frage ohne Einschränkung. Es scheint, als habe er dabei in erster Linie das unikale Bauwerk im Sinn und nicht die massenhaft produzierten und typisierten Wohnhäuser innerhalb eines Wohnkomplexes. Hier spricht nicht mehr das einzelne Haus, sondern das Ensemble, so wie die einzelne Stimme in einem Chor in den Gesamtklang eingeht. Dabei bleibt natürlich die Qualität eines Chores abhängig von der Qualität der einzelnen Stimmen, aber das künstlerische Erlebnis vermittelt doch nur der Chor in seinem Zusammenklang. So auch der neue Wohnkomplex mit seinen gleichen typisierten Wohnhäusern und den — zwar auch typisierten, aber nur als Einzelerscheinungen im Wohnkomplex vorhandenen — Nachfolgeeinrichtungen. Nur in seiner Gesamtheit vermittelt er eine eindeutige gesellschaftliche Aussage, die dem optimistischen Lebensgefühl im Sozialismus entspricht.

Am Ende seines Referates führte Professor Schmidt aus, daß die Werke der Architektur und des Städtebaus zu Werken der Kunst werden, indem sie die gesellschaftliche Wirklichkeit widerspiegeln und aktiv verändernd auf das Bewußtsein der Menschen einwirken. Genügt das zur Charakterisierung des Künstlerischen? Dann wären die Mietshäuser der Gründerzeit mit ihren Hinterhöfen auch Werke der Kunst, denn sie stellen die gesellschaftliche Wirklichkeit ihrer Epoche dar und verändern auch das Bewußtsein der Menschen — wenn auch im negativen Sinne.

Im Zeitalter des Kapitalismus und des Imperialismus wird auch die Architektur zur Ware für diejenigen, die zahlen können. Nur diese teure Ware galt als Baukunst.

Diese Unterscheidung gilt im Sozialismus nicht. Der einzige Bauherr, das Volk, verlangt für alle Bauaufgaben, die er stellt, eine gleiche und höchste Qualität. So gehört auch alles, was wir bauen, zur Architektur. Es gibt keine unwichtigen Objekte, bei denen die Gestaltung nebensächlich oder überflüssig wäre. Die künstlerische Aussage der Architektur beruht dabei vor allem auf dem harmonischen Zusammenklang alles Gebauten, denn er entspricht der planmäßigen Ordnung im Aufbau der sozialistischen Gesellschaft und ist nur in ihr möglich.

Zur Frage der Tektonik

Professor Siegfried Tschierschky

Die „Tektonik" oder — wie man es in Gegenüberstellung zum „plastischen Formprinzip" nennen könnte — das „tektonische Formprinzip" ist nach den Ausführungen von Professor Hans Schmidt auf der theoretischen Beratung das stärkste, ja, ich möchte noch weitergehen, das spezifischste baukünstlerische Mittel. Sie ist das Mittel, mit dem es der Architektur gelingt, ein weitverzweigtes Ineinandergreifen von strukturellen und rhythmischen Vorgängen aufzudecken und — in klarer Weise ausgebreitet — erfaßbar zu machen.

Ändern sich nun die tektonischen Vorgänge, wie zum Beispiel beim Wechsel von der handwerklichen zur industriellen Bauweise, so ändert sich nicht das „tektonische Formprinzip", so wie sich das Prinzip der Kristallisation bei den verschiedenen Formen der Kristallbildung nicht ändert, sondern durch sie bestätigt wird. Das „tektonische Formprinzip" im Bauen ist und bleibt das Prinzip des sinnvollsten Zueinanderfügens von Körperlichem zum Zweck der Raumgewinnung.

Das „tektonische Formprinzip" hat neben anderen Seiten auch seine ästhetische Seite, und diese wird vor allem in der Besonderheit der Gefüge sichtbar, die sich — im Gegensatz zu plastischen Gefügen — tektonisch vollzieht.

Das gibt uns Anlaß, den ästhetischen Gesetzen der Strukturen schlechthin und denen der Architektur im besonderen weitestgehend auf den Grund zu gehen. Und ich bin hier zu folgenden Erkenntnissen und Auffassungen gelangt:

Ich will davon ausgehen, daß das architektonische Bild nicht schlechthin eine einzige Struktur zeigt. Wir begegnen dort vielmehr einigen Strukturen zugleich, welche ungefähr wie die Kreise auf dem durch Sandwurf gestörten Wasserspiegel ineinanderspielen, ohne sich gegenseitig aufzuheben. Gerade im architektonischen Bild wird man eine solche Mehrzahl der Strukturen erwarten dürfen, denn das „tektonische Prinzip", indem es Gefüge aufzeigt, zeigt auch Gefüge von Gefügen auf und verschleiert sie nicht, sondern sucht das eine dem anderen sichtlich gegenüberzustellen.

1. Bei der Untersuchung von Strukturen im architektonischen Bilde sollte man meines Erachtens von der Struktur, welche durch die Wiederholung von Öffnungen im Mauerwerk entsteht, von der Öffnungsstruktur, als von der ersten Struktur sprechen. Und warum? Die Öffnungen machen die Räume, um derentwillen gebaut wird, zu menschenwürdigen Behausungen. Ihre Ordnung und Einordnung in das architektonische Bild wird vom Betrachter als erstes gesucht und in ihrer Wirkung empfunden. Diese Ordnung unterliegt den Strukturgesetzen und legt als erste Struktur unter den Strukturen das Verhältnis der Öffnungen zum Ganzen fest, wobei — wie ich in Veröffentlichungen und Vorlesungen nachzuweisen bestrebt war — zunächst die Anzahl der Öffnungen im Ganzen, dann aber das Gelingen der Herstellung einer Selbständigkeitswirkung der einzelnen Öffnung eine Rolle spielen.

Mit dieser Wirkung ist — wie man bei eingehender Untersuchung feststellen muß — das Verhältnis des Baues zum Menschen bereits so gründlich charakterisiert, daß alle weiteren strukturellen Mittel in dieser Frage sekundär erscheinen und dieser Wirkung dienend untergeordnet sind, womit natürlich die anderweitige und gestalterische Bedeutung dieser Mittel in keiner Weise als minder wichtig betrachtet werden darf. Es zeigt sich vielmehr, daß die Öffnungsstruktur ihres Dienstes dringend bedarf. Von der ersten Struktur, der Öffnungsstruktur, wird ablesbar, wie weit es gelang, unter vielen dem einzelnen genügend Wertung und entsprechende Einordnung beizumessen. An solchen architektonischen Entscheidungen ersten Grades ist es ohne spitzfindige, symbolistische Spekulation möglich, zu empfinden, in welcher Weise die hierbei wirksamen Vorstellungen von Ordnung, Eignung und Bereitschaft geeignet sind, die Zwecke der Menschen zu erfüllen.

Wie nun die weiteren Strukturen zur Öffnungsstruktur in Beziehung treten, daran wird ablesbar, wie weit ein Wille und Weg vorhanden waren, für

den Widerspruch zwischen einzelnem und Ganzheit eine Lösung zu finden. Das wird zuweilen so deutlich empfunden, daß es zu Fragen Anlaß gibt, wie es denn unter diesen Umständen um die Lösung der Widersprüche zwischen Individuum und Gesellschaft, zwischen individueller und gesellschaftlicher Seite des Menschen steht. Und nicht selten gelingt es, von der Architektur die entsprechende Antwort darauf zu erhalten.

2. An dieser Demonstration nimmt mit nächstrangiger Bedeutung die sogenannte zweite Struktur teil, welche als „tektonische Struktur" vornehmlich von der Bautechnik und Ökonomik, also, wie Professor Hans Schmidt sagt, von der „konstruktiven Konzeption" her, bestimmt wird.

In der augenblicklichen Umwälzung von der handwerklichen zur industriellen Bauweise nimmt sie notwendig eine sehr gesteigerte Bedeutung ein.

Jetzt sind es also, im Gegensatz zur Rustika-, Pilaster- oder Fachwerkstruktur der handwerklichen Bauweisen, die Großblock-, Großplatten- und Skelettstruktur der industriellen Bauweisen, welche sichtbar und damit dem ästhetischen Urteil ausgesetzt in Erscheinung treten. Mit den industriellen Bauweisen stellen sich also bisher ungewohnte „tektonische Strukturen" in den Vordergrund. Dadurch werden neue ästhetische Probleme aufgeworfen.

Der Kampf in der Architektur, in dem sich die industrielle gegen die handwerkliche Bauweise durchsetzt, hat sich darum bisher auch vornehmlich und notwendig auf dem Gebiet der zweiten Struktur, der „tektonischen Struktur", abgespielt.

Professor Hans Schmidt zeigt an Hand von Beispielen der Praxis auf, daß diese Struktur im industriellen Bauen zunächst den Charakter einer „tektonischen Struktur" (Stütze-Last) verlor und zur ästhetisierenden Flächenbelebungsstruktur degradierte, wobei das Dienstverhältnis zur Öffnungsstruktur zumeist auch nicht begriffen war. Hans Schmidt zeigt aber auch Ansätze zu einer echten „tektonischen Struktur" (Plänterwald).

Eine künstlerische Wirkung ist von der Architektur nur dann zu erwarten, wenn ihre zweite, das heißt „tektonische Struktur" die Tektonik auch wirklich aufdeckt.

Gerade die traditionelle Architektur hat bewiesen, daß es möglich ist, mit dem Aufzeigen von architektonischen Verhältnissen zwischen Stütze und Last, ohne spitzfindig-symbolistische Spekulationen Schlüsse auf gesellschaftliche Grundeinstellungen in Fragen der Verhältnisse des Stützens und Lastens, Tragens und Getragenwerdens und so weiter anzuregen.

In meinen Strukturuntersuchungen habe ich aufgezeigt, daß das zweckbedingte Verhältnis 1 : 1 zwischen Öffnung und Pfeiler einen besonders hohen Anspruch an die Deutlichkeit der zweiten Struktur stellt. Da aber die erste Struktur, die Öffnungsstruktur, vornehmlich durch die Zweckforderung, also nicht optisch-ästhetisch, bestimmt wird, die zweite Struktur, die tektonische Struktur, vornehmlich diktiert wird durch die Technik und Ökonomik des Bauens, wird es bei entsprechender Konsequenz zu bildhaft wirksamen Widersprüchen kommen. Um diese Widersprüche zu lösen, ist es nicht sinnvoll, die erste und zweite Struktur inkonsequent zu behandeln. Vielmehr ist sinnvoll, diese Lösung mit Hilfe einer eventuellen dritten Struktur zu erreichen.

Je deutlicher eine solche dritte Struktur als das Mittel zur Lösung des Widerspruches zwischen erster und zweiter Struktur erkennbar ist, um so deutlicher wird das Verhältnis der utilitaristischen und der technischen Seite zur ästhetischen Seite der Architektur ablesbar.

Dieses Verhältnis zeigt sich in einer ausgereiften Architektur vornehmlich als ein Verhältnis des „tektonischen Formprinzips" zum „plastischen Formprinzip", das heißt also in letzter Konsequenz als Verhältnis der Baukunst zur bildenden Kunst. (Wie die Baukunst vornehmlich mit der „tektonischen Form" operiert, um unter anderem auch zu künstlerischen Resultaten zu kommen, operiert die bildende Kunst vornehmlich mit der „plastischen Form".) Die „plastische Form" als Komplementäreffekt zur „tektonischen Form" ist ein geeignetes Mittel, die tektonische Form in ihrer Wirkung zu unterstreichen und ihre Aussagen durch bildkünstlerische Mittel zu verdeutlichen.

Unsere gegenwärtige Aufgabe in dieser Frage scheint mir vor allem die zu sein, zu ganz bescheidenen elementaren Ansätzen von Mitteln der dritten Struktur zu kommen, und zwar nur dann und dort, wann und wo eine saubere Konsequenz in den Fragen der heute noch sehr lapidaren und darum recht unempfindlichen ersten und zweiten Struktur eine ästhetische Korrektur, das heißt eine Lösung des zu Recht auftauchenden Widerspruches, notwendig macht.

Solche elementaren Mittel werden zunächst wenig mit „bildender Kunst", nicht einmal sogleich etwas mit „plastischer Form" zu tun haben.

Es werden aber trotzdem Ansätze zu Mitteln sein, wie wir sie im Historischen, in der klassischen zweiten Struktur so unlösbar eingebunden vorfinden, daß man zum Beispiel bei Gewänden, Pilastern, Säulen, Gesimsen und so weiter schwerlich sagen kann, was noch zweite, was aber schon dritte Struktur ist, das heißt, was von der Technik des Baues oder was vom Bildkünstlerischen her beigetragen hat, aus vielem eine künstlerische Einheit zu machen.

Die Frage der Strukturen erschöpft nun natürlich nicht die ästhetischen Probleme in der Architektur. Zunächst knüpft an diese Frage der Fragenkomplex des Rhythmus.

Da sich aber der hier zur Stellungnahme vorliegende Ausschnitt aus dem Referat von Professor Hans Schmidt nur auf die zweite Struktur bezieht, scheint es mir ausreichend, diese zwischen der ersten und dritten liegend dargestellt zu haben.

Das industrielle Bauen und die Frage des Tektonischen

Herbert Letsch

Sehr zu Recht wird im Referat von Professor Schmidt im Zusammenhang mit der Frage nach dem künstlerischen Charakter der sozialistischen Architektur bei einer industrialisierten Bauweise das Problem des Tektonischen in den Mittelpunkt gerückt. Es wird betont, daß die Tektonik nicht nur eine technische und bautechnologische Forderung des Ingenieurs und des Technologen bleiben darf: „Die Tektonik muß vom Architekten als entscheidender architektonischer Faktor begriffen und durchdacht werden. Er muß es verstehen, sie mit den von der funktionellen Seite an das Bauwerk gestellten Anforderungen in Übereinstimmung zu bringen. Er muß imstande sein, die klare, einfache und einheitliche Tektonik der industriellen Bauweisen als baukünstlerisches Mittel zu verwenden und dadurch dem Bauwerk einen dem Wesen der sozialistischen Gesellschaft entsprechenden Ausdruck des Klaren, Einfachen und Einheitlichen zu verleihen."

So sehr man diese Betonung des Tektonischen im Hinblick auf die Realisierung einer auf industrieller Technologie beruhenden sozialistischen Baukunst unterstützen und bejahen muß, so darf man meines Erachtens doch nicht übersehen, daß diese Auffassung vom Tektonischen mit einer Reihe Unzulänglichkeiten behaftet ist. Bevor ich auf diese Frage näher eingehe, sei die Definition des Tektonischen, wie sie in genanntem Referat gegeben wird, zitiert: „Wir möchten damit (mit der Tektonik — Der Verf.) die auf einem bestimmten statischen System beruhende und durch eine bestimmte Technologie des Bauprozesses bedingte konstruktive Konzeption des Bauwerkes bezeichnen, sofern sie sich auf die architektonische Form auswirkt."

Zunächst ist es meines Erachtens richtig zu sagen, daß die Tektonik (oder die tektonische Form) konstruktiv bedingt ist, daß jedes tektonische Element auch konstruktives Element ist. Dies steht wohl außer Zweifel und bedarf keiner weiteren Diskussion. Nun wird im Referat gesagt, die Tektonik sei die konstruktive Konzeption, sofern sie sich auf die architektonische Form auswirkt. Diese Formulierung ist außerordentlich unklar und kann in verschiedener Weise gedeutet werden. Ihr Hauptmangel besteht darin, daß das Wesen der architektonischen Form nicht exakt bestimmt wird.

Allerdings faßt Professor Schmidt die architektonische Form zweifellos als künstlerische Form. Jedoch — und das möchte ich in diesem Zusammenhang nochmals betonen — ist seine Auffassung vom Künstlerischen unzulänglich. An einer anderen Stelle seines Referats spricht Professor Schmidt davon, daß die Widerspiegelung ideologischer Verhältnisse und die Einwirkung auf das Bewußtsein eine wesentliche Funktion des Künstlerischen sei. Diese Auffassung vom Wesen des Künstlerischen eliminiert meiner Meinung nach das Spezifische der Kunst und ist in diesem Sinne nicht exakt.

Das gleiche zeigt sich angesichts der Bestimmung der künstlerischen Kriterien der architektonischen Form. Professor Schmidt spricht davon, der Architekt müsse in der Lage sein, die technologisch bedingte Einfachheit, Klarheit und Einheitlichkeit der Tektonik der industriellen Bauweisen als baukünstlerisches Mittel zu verwenden und dem Bauwerk einen dem Wesen der sozialistischen Gesellschaft entsprechenden Ausdruck des Klaren, Einfachen und Einheitlichen zu vermitteln.

Dazu ist mancherlei Kritisches zu sagen. Zunächst muß man bemerken, daß die Merkmale der „Klarheit", der „Einfachheit" und der „Einheitlichkeit" weder spezifische Merkmale der künstlerischen Form im allgemeinen noch der künstlerisch-architektonischen Form im besonderen sind. Diese Merkmale kann man ohne weiteres beispielsweise auch den Produkten unseres modernen Maschinenbaus zurechnen, obwohl die technische Zweckform ihrem Wesen nach nicht künstlerische, das heißt ideell-emotional erfüllte Form ist.

Es erscheint auch sehr gewagt, „Einfachheit", „Klarheit" und „Einheitlichkeit" als äquivalente Ausdrucksform des Wesens der sozialistischen Gesellschaft zu bezeichnen! Das Wesen der sozialistischen Ordnung besteht doch nicht darin, daß sie „einfach", „klar" und „einheitlich" ist. Dieser Bezug zwischen dem Wesen der sozialistischen Gesellschaft und der architektonischen Form als Ausdruck dieses Wesens ist das Resultat einer spekulativen Konstruktion. Diese Auffassung ist Ausdruck einer ebenso willkürlichen Konstruktion wie beispielsweise jene, daß die architektonische Baugestalt unter kommunistischen Bedingungen keine klaren Beziehungen von Oben und Unten mehr aufweisen dürfe, weil im Kommunismus der Staat abstirbt und damit der Gesichtspunkt des „Regierens und des Regiertwerdens" entfällt.

Man kann natürlich sagen, daß die Technologie des industriellen Bauens relativ einheitlich, klar erfaßbar und unkompliziert ist und daß insofern der konstruktiven Konzeption ebenfalls diese Züge zukommen. Sofern die konstruktive Konzeption in der Baugestalt zum Ausdruck kommt, sind natürlich diese und ähnliche technisch-konstruktiv bedingte Züge hier ablesbar. Indem nun Professor Schmidt diese technisch-konstruktiv bedingten Züge zu Kriterien des künstlerischen Charakters der architektonischen Form erhebt, wird offenbar, daß er das Tektonische — das er an sich mit Recht als Kernstück des baukünstlerischen Ausdrucks auffaßt — auf das Technisch-Konstruktive reduziert, daß er die tektonische Form mit der konstruktiven Form identifiziert: die Tektonik ist die konstruktive Konzeption, sofern sie architektonisch (das heißt in der Baugestalt) zum Ausdruck gelangt.

Von hier aus ergeben sich unmittelbare Beziehungen zur Konzeption des Konstruktivismus der zwanziger Jahre. Für den Konstruktivismus ist die Reduktion der tektonischen Form auf die konstruktive Form durchaus charakteristisch; und es kommt auch nicht von ungefähr, daß die von Professor Schmidt genannten ästhetischen Kriterien des „Einfachen", des „Klaren", des „Einheitlichen" und so weiter auch auf die Produkte des konstruktivistischen Bauens anwendbar sind.

Die an sich richtige Forderung Professor Schmidts nach der Tektonik erschöpft sich charakteristischerweise darin, daß in der Baugestalt die technologisch bedingte konstruktive Konzeption ablesbar zum Niederschlag gelange. Allein unter diesem Aspekt erfolgt die Kritik an den Bauten in Dresden-Striesen, an den Bauten der Berliner Koppenstraße und den Bauten des Wohnkomplexes I der sozialistischen Stadt Hoyerswerda. Bezüglich der Dresdener Bauten wird gesagt: „Bezeichnend für die nur auf den äußerlichen grafischen Reiz ausgehende farbige Behandlung ist, daß sich der für die ganze Bauweise charakteristische 40 cm hohe Ringankerblock in ein ausdrucksloses Bändchen verwandelt hat, das auch noch die Aufgabe übernimmt, die aus dem Ziegelbau stammenden und die Großblockbauweise unnötig erschwerenden, langgezogenen Treppenhausfenster äußerlich einzubinden." Wie ersichtlich, richtet sich die Kritik gegen den Tatbestand, daß hier das Prinzip der Sichtbarmachung der konstruktiven Konzeption in der Baugestalt verletzt wurde, denn die Fassade offenbart nicht hinreichend die auf industrieller Technologie beruhende konstruktive Konzeption, offenbart nicht hinreichend das so einseitig aufgefaßte Prinzip der Tektonik.

Dem werden als positiveres Beispiel die Blocks in der Berliner Koppenstraße gegenübergestellt. Es wird betont, daß die im Putz nachgezogenen Fugen beispielsweise das tatsächliche, charakteristische Gefüge der Großblockwand wiedergeben. Es wird betont, daß damit die eigentümliche konstruktive Konzeption der Großblockbauweise in diesem Falle deutlicher zum Ausdruck gelangt und so weiter. Zweifellos wird damit Richtiges gesagt. Insofern die Tektonik tatsächlich auch durch die materiell-technischen, durch die technologischen und konstruktiven Erfordernisse bestimmt wird, insofern die tektonische Form auch konstruktive Form ist, beinhaltet die Forderung nach dem Tektonischen in Hinblick auf die Architektur im allgemeinen und die sozialistische industrialisierte Architektur im besonderen auch die Forderung nach der hinreichenden Verdeutlichung der konstruktiven Konzeption in der Baugestalt.

Falsch an dieser Auffassung ist meines Erachtens, daß das Tektonische lediglich von den materiell-technischen Faktoren her bestimmt werde, daß das Tektonische lediglich der architektonische Ausdruck der technologisch bedingten konstruktiven Konzeption sei. Die Tektonik als Kernstück des baukünstlerischen Ausdrucks wird von zwei Seiten aus bestimmt: einmal von der Seite des Materiell-Technischen und zum anderen von der Seite des Künstlerisch-Ideologischen. Das Tektonische ist die organische Einheit des Konstruktiven und des Künstlerischen. Die tektonische Form ist die synthetische Einheit von konstruktiver und künstlerischer Form. Daher ist die Tektonik nicht allein der architektonische Ausdruck der technologisch bedingten konstruktiven Konzeption, sondern zugleich auch der architektonische Ausdruck der gesellschaftlich bedingten künstlerisch-ideologischen Konzeption.

Diesen letzteren, hinsichtlich des Problems des Tektonischen als Kernstück des baukünstlerischen Ausdrucks un-

bedingt zu beachtenden Aspekt übersieht meines Erachtens Professor Schmidt. Darin besteht der Hauptfehler seiner Konzeption.

Das Tektonische als die synthetische Einheit des Technisch-Konstruktiven und des Künstlerisch-Ideologischen ist von komplizierter Struktur. Sofern das Tektonische einerseits in der Tat von Faktoren technisch-materieller Art bestimmt wird, sofern das Materiell-Technische mit dem Übergang zu der industriellen Technologie qualitativ neue Wesenszüge gewinnt, muß dies auch in der Baugestalt zum Niederschlag gelangen. Von dieser Seite aus erfolgt die Bestimmung der Besonderheiten der Tektonik der industriellen Bauweise, und diese Besonderheiten müssen architektonisch wirksam werden.

Sofern nun aber die tektonische Form nicht bloß konstruktive, sondern zugleich und in einem auch künstlerische Form ist, sofern künstlerisch-architektonische Formen nur samt den mit ihnen verbundenen Assoziationen künstlerisch ausdrucksvoll sind, muß es allgemeine Prinzipien des Tektonischen geben, muß das Problem des Tektonischen einen direkten Bezug zur Frage des Traditionellen, zur Frage des Erbes aufweisen.

Diese allgemeinen tektonischen Prinzipien ergeben sich aus der Analyse der Funktion der Architektur, die gegebenen gesellschaftlichen Verhältnisse ideell-emotional faßbar zu interpretieren, ein positives ästhetisches Urteil über diese gesellschaftlichen Verhältnisse zu vergegenständlichen und damit zugleich wesentlichen Seiten der Ideologie Ausdruck zu vermitteln. Diese Funktion hat die Architektur seit ihrer Herausbildung erfüllt, und zwar mittels der Verwirklichung tektonischer Prinzipien. Gerade in bezug auf die Architektur der progressivsten Etappen der gesellschaftlichen Entwicklung kann man sagen, daß die allgemeinen Prinzipien des Tektonischen — das Prinzip der organischen Synthese des Technisch-Konstruktiven und des Künstlerisch-Ideologischen, das Prinzip der Subsumtion der Detailform unter die Gesamtform, das Prinzip der körperhaften Plastizität, das Prinzip der eindeutigen statischen Erdbezogenheit der Baugestalt, das Prinzip der eindeutigen Unterscheidung von Oben und Unten und so weiter — hier in besonderer Prägnanz zum Ausdruck kommen.

Diese Seite des Problems des Tektonischen, das natürlich noch eingehend untersucht werden muß, wird in der im Referat von Professor Schmidt zum Ausdruck gelangenden Konzeption nicht erfaßt. Darin ist ihre Hauptschwäche zu erblicken. Diese Schwäche macht sich auch im Zusammenhang mit der gegebenen Einschätzung der genannten Bauobjekte bemerkbar.

Wenn man von der an sich durchaus richtigen Auffassung ausgeht, daß das Tektonische das entscheidende baukünstlerische Mittel darstellt, daß die Tektonik das Kernstück des baukünstlerischen Ausdrucks ist, dann kann man meines Erachtens nicht übersehen, daß das Tektonische seinem Wesen nach eben nicht bloß die in der Baugestalt zum Ausdruck gelangende konstruktive Konzeption des Bauwerkes ist, sondern daß das Tektonische seinem Wesen nach die synthetische Einheit des Konstruktiven und des Künstlerisch-Ideologischen darstellt.

Industrielles Bauen und städtebauliche Gestaltung von Wohnkomplexen

Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtschaftler
Peter Doehler

Der Artikel von Ing. H. Wohlgemuth und Dr.-Ing. H. Spalteholz: „Einige Gedanken über den Einfluß des industriellen Bauens auf die städtebauliche Gestaltung von Wohnkomplexen (Großblockbau)" im Heft 11/1959 gibt dem Städtebauer Hinweise über wichtige technische und technologische Fragen, die auf die städtebauliche Plangestaltung Einfluß besitzen. Zu unterstreichen ist die Feststellung der Verfasser, daß die Großblockbauweise als industrielle Fertigungsmethode verhältnismäßig neu ist. Gerade aus dieser Feststellung folgert aber, daß ihre Forderungen an den Städtebau erst in einer versuchsweisen Darstellung formuliert werden können. Andererseits aber unabdingbare städtebauliche Forderungen durch diese Fertigungsmethode noch nicht befriedigt werden.

Die Autoren gehen weiterhin von ganz bestimmten und nicht in jedem Fall verallgemeinerungsfähigen technologischen Voraussetzungen aus — wie zum Beispiel der Technologie bestimmter Typengebäude (in diesem Fall der Q 3 A), einer bestimmten Bauweise (in diesem Fall der Großblockbauweise), eines bestimmten Hebezeuges (in diesem Fall „Baumeister") und einer bestimmten Größe und Zusammensetzung von Brigaden (in diesem Fall eine Brigade je zwei Kräne) —, so daß man auf keinen Fall die daraus abgeleiteten „Grundforderungen als Rahmengrundlage für die Planung und Projektierung festlegen" kann.

Wenn man die in der Abbildung 1 dargestellte kleine Baustelle im Zusammenhang mit anderen Baustellen einer Stadt sieht, erweist sich der Einsatz von vier Kränen als nicht sehr wirtschaftlich und stellt eine zu starke Belastung für den Transportverkehr dieser Baustelle dar.

Die Stärke und Zusammensetzung der Montagebrigade muß technologisch richtig auf ein Montagegerät und nicht auf zwei Hebezeuge bezogen werden, dann wird ein Restblock auch nicht eine Brigade zerteilen.

Der Städtebau fordert aus einer Reihe ernster Gründe im viergeschossigen Wohnungsbau nach Möglichkeit Hauslängen zwischen 60 und 80 m, doch die Abbindezeit zu einem bestimmenden Element für die Hauslängen und die städtebauliche Gestaltung zu machen, ist auf die Dauer nicht tragbar. Abgesehen davon ändert sich die Situation sofort bei einer anderen Bauweise, zum Beispiel der Großplattenbauweise, und bei der Verwendung anderer Baustoffe.

Die Forderung nach einem durchlaufenden Einsatz eines Kranes über mindestens zwei Häuserblocks in einer Flucht ist lediglich beim „Baumeister" und dem in Hoyerswerda benutzten Portalkran zu berücksichtigen; beim „Rapid" (I) ist diese Forderung durch die billige Auf- und Abbaumöglichkeit des Kranes bereits überholt.

Der geforderte Mindestabstand von 41 m zwischen zwei parallelstehenden viergeschossigen Gebäuden ist viel zu groß, um städtebaulich wirtschaftliche Lösungen zu erreichen; die städtebauliche Norm sind 30 bis 32 m. Der Mehraufwand an Flächen für Wohnbebauung betrüge also rund 12 bis 15 Prozent. Einen derartigen Mehraufwand kann man nicht mit der Notwendigkeit von Zwischenlagerungsflächen rechtfertigen, sie müssen vielmehr durch die Montage vom Fahrzeug überflüssig werden.

Für die Stellung der Gebäude zueinander sind hygienische und städtebauwirtschaftliche Überlegungen bindend. Die Schwenkbereiche des Kranes haben darauf keinen Einfluß, da die Gebäude nacheinander montiert werden können, und zwar so, daß bei städtebaulich geringstem Abstand (12 m) im viergeschossigen Wohnungsbau kein anderes Gebäude im Schwenkbereich zu liegen braucht.

Die Mischung verschiedener Typen ist nicht mit einer Mischung verschiedener Wohnungsgrößen gleichzusetzen, da die bis 1965 gebräuchlichsten Typen in einem Grundtyp alle Wohnungsgrößen umfassen.

Zu der neuen Ladenstraße in Greifswald

Nach der Veröffentlichung des Beitrages über die neue Ladenstraße in der Straße der Nationalen Einheit in Greifswald im Heft 7/1959 wandte sich die Redaktion an den Rat des Kreises Greifswald, Abteilung Handel und Versorgung, mit der Bitte, ihr mitzuteilen, ob diese neuen Läden den Wünschen und Vorstellungen des Rates und der Bevölkerung entsprechen, ob sie verkehrsgünstig liegen, einen reibungslosen Transport der Waren und des Leergutes gewährleisten, den Bedarf der Anwohner decken und in funktioneller und architektonischer Beziehung Käufer und Verkäuferinnen zufriedenstellen.

Nachstehend veröffentlichen wir die Antwort:

„Werte Kollegen!
Nach einer gemeinsamen Aussprache mit Kollegen der Handelsabteilungen und der Abteilung Organisation und Technik der HO sowie des VEB Greifswalder Brauerei sind wir zu folgender Auffassung gelangt:

Die Läden liegen verkehrsmäßig günstig und sind für die Kunden leicht erreichbar. Die Belieferung durch Lastkraftwagen wäre, wenn die Straße an der Hinterfront der Verkaufsstellen befahren werden dürfte, sehr günstig. Statt dessen muß die gesamte Ware über den breiten Bürgersteig und durch die Kunden-Eingangstüren in die Lagerräume transportiert werden; von einem rationellen Be- und Entladen kann also nicht gesprochen werden.

Die Größe der Läden entspricht flächenmäßig den Anforderungen in diesem Wohngebiet, jedoch nicht in jedem Falle die Art der Läden. Unseres Erachtens müßten erstrangig sämtliche Bedürfnisse des täglichen Bedarfs befriedigt werden (Lebensmittel), bevor Industriewaren-Verkaufsstellen und Imbißstuben eingerichtet werden. In dieser Ladenstraße fehlt zum Beispiel eine Gemüseverkaufsstelle. Dieser Zustand wurde von den Anwohnern vielfach bemängelt.

Die Lagerräume im Selbstbedienungsladen entsprechen keinesfalls den umzuschlagenden Warenmengen, so daß die Büro- und Aufenthaltsräume teilweise als Lagerräume verwandt werden müssen. Die fehlenden Abstellräume für Leergut lassen besonders im Selbstbedienungsladen oft recht schwierige Situationen entstehen.

Die Belichtung der einzelnen Räume ist einwandfrei, die Lagerräume wurden mit höherliegenden kleinen Fenstern ausgestattet. Diese Maßnahme hat sich besonders während der heißen Jahreszeit sehr gut bewährt.

Die Ausstattung erfolgte unseres Erachtens nach neuesten technischen Gesichtspunkten (beleuchtete Warenträger, offene Verkaufskühltruhen, Milchkühltische mit Kaskade, Kühltische für Fisch- und Fleischwaren) und hat bei der Kundschaft sehr guten Anklang gefunden.

Die Heizkörper liegen unmittelbar hinter dem Schaufenstereinbau. Vorteilhafter wäre nach unserer Meinung eine Deckenheizung.

Leergut, Abfälle und so weiter befinden sich zwar nicht auf den Hofräumen, aber durch die mangelnde Lagerraumkapazität müssen die regulären Warenlagerräume, Flure und so weiter mit Leergut bestellt werden.

Die Aufenthaltsräume sowie die sanitären Einrichtungen für das Verkaufspersonal können als ausreichend bezeichnet werden. Im Selbstbedienungsladen ist unter anderen auch ein Duschraum vorhanden.

Durch einen Blindanschluß einer Kanalisationsleitung wurde ein nochmaliges Aufreißen eines Teiles des Kanalsystems notwendig.

Die Aggregaträume der Fisch- und Fleischverkaufsstelle sind zu klein, hierdurch werden Montage- und Reparaturarbeiten sehr erschwert.

Die Entlüftung der Räume ist unzulänglich.

Das Fehlen von Kellerräumen ist ein großer Mangel, der sich wahrscheinlich nach der endgültigen Bebauung des Wohngebietes besonders schwerwiegend auswirken wird.

Die Wasserfallrohre an den Dachrinnen sind bis zur Erde aus Vinidur angefertigt. Diese Rohre waren bereits nach kurzer Zeit in Bodennähe zerstört (teilweise durch spielende Kinder).

Die rohe Betonfläche hätte besonders an den Kundeneingängen durch eine geeignete Oberflächenbehandlung etwas freundlicher gestaltet werden müssen. Stöwhas"

Die moderne Bautechnik im polytechnischen Unterricht

Ludwig Fürt

Während Metallbearbeitung und Elektrotechnik eine gebührende Stelle im polytechnischen Unterricht der allgemeinbildenden Schulen einnehmen, sieht der Lehrplan nichts Ähnliches für heute unentbehrliche Kenntnisse über die neueste Bautechnik vor. Es sind allerdings noch ungelöste Fragen — nicht zuletzt wegen der Wandlung, die sich vor unseren Augen in der Bautechnik vollzieht —, die den Lehrstoff für den polytechnischen Unterricht problematisch machen.

Einen Begriff von der Verbandslehre bei der traditionellen Ziegelbauweise kann man auf Grundschulniveau auch im Klassenzimmer geben. Die Lehrmittel und die Methoden dazu sind im Berufsschulunterricht längst entwickelt. Der „Unterrichtstag in der Produktion" beschränkt sich — insbesondere bei den industriellen Bauweisen — aus naheliegenden Gründen auf Betriebsbesichtigungen. Diese aber reichen zum Verständnis der wesentlichen technischen und ökonomischen Zusammenhänge nicht aus. Ergänzende Lektionen allein entsprechen jedoch mangels einer „praktischen" und aktiven Betätigung der Schüler nicht dem Arbeitscharakter des polytechnischen Unterrichts.

Eine neue Methode, die den Forderungen des polytechnischen Unterrichts nachkommen dürfte, könnte jedoch mit dem neuen Großblock-Montagebaukasten „Anker-Pionier" nach dem Vorschlag des Autors entwickelt werden. Der vom Deutschen Zentralinstitut für Lehrmitel für „Werken" in den Grundschulen bereits zugelassene Baukasten ist nach einem gebräuchlichen Rastersystem aufgebaut. Dieser Steinbaukasten gestattet, die Großblockbauweise nach Typenentwürfen materialgerecht und wirklichkeitsgetreu im Maßstab 1 : 50 zu modellieren.

Zum Verständnis der Notwendigkeit einer guten Arbeitsorganisation des Bauablaufes kann ein Wettbewerbsspiel mit diesem Baukasten wesentlich beitragen. Dabei ahmen die Kinder mit verteilten Rollen (etwa Kranführer, Monteur, Bauleiter) kollektiv und im Wettstreit einen Baubetrieb nach. Bei planmäßiger Zusammenarbeit werden so auch Organisationstalente gefördert.

Eine methodische Anleitung für den Lehrer soll Hinweise geben, wie der Baukasten als Demonstrations- und Übungsgerät gebraucht werden kann, um im polytechnischen Unterricht einen tieferen — wenn auch nicht berufsschulmäßigen — Einblick in die technischen, organisatorischen, ökonomischen und auch anderen Probleme der industriellen Baumethoden zu gewähren. Die populärwissenschaftliche Darstellung einiger festigkeitstechnischer Fragen, wie dies mit dem Baukasten möglich ist, dürfte auch für Erwachsene lehrreich sein.

Angesichts des großen Bauprogrammes des Siebenjahrplanes erscheint es sehr aktuell, auch den polytechnischen Unterricht über die neueste Bautechnik in den Lehrplan aufzunehmen. Der vorliegende Vorschlag möchte diesem Zweck dienen.



Bücher und Probleme

Friedrich Hinkel

Tunesien — Tochter der Sonne

208 Seiten, 50 Abb., 6 Karten
Verlag der Nation, Berlin 1958
Ganzleinen 7,80 DM

Wenn ein Architekt zur Feder greift und von fremden Ländern und Menschen erzählt, werden wir im Vertrauen auf seine berufseigene Phantasie des Schauens und Wiedergebens farbige, anschauliche Berichte erwarten können. Wie der Architekt aber Künstler ist und zugleich nüchterne, sachliche Bedürfnisse der Menschen befriedigt, wird er nicht nur zu unterhalten, sondern auch exakt zu unterrichten wünschen über die konkreten gesellschaftlichen Verhältnisse der von ihm bereisten Landstriche.

Friedrich Hinkel weilte im Herbst 1956 in Tunis, um den Aufbau des Messestandes der Deutschen Demokratischen Republik für die dortige IV. Internationale Messe zu leiten. Seit einiger Zeit liegt nun im Verlag der Nation mit „Tunesien — Tochter der Sonne" ein literarischer Rechenschaftsbericht über diese Reise vor.

Wachen Sinnes und geschärften Auges besuchte Hinkel das Land an der kleinen Syrte, das seit den Tagen des zweiten Weltkrieges im Nachrichtenteil der Zeitungen eine nicht unwesentliche Rolle gespielt hat, allerdings auch in bedeutsamer Zeit. Wie im Brennspiegel drängte sich dem deutschen Gast ständig die historische Wende Tunesiens ins Bewußtsein. Der 20. März 1956 lag erst ein halbes Jahr zurück; und bezeichnete er doch trotz aller Einschränkungen das Ende des französischen Kolonialismus in Tunesien, den Beginn eines selbständigen Staates und nahm auch schon die endgültige Abdankung der Monarchie vorweg. In zehn Kapiteln und einem Briefanhang steigt Friedrich Hinkel in die geschichtliche Tiefe der Jahrhunderte, indem er jede Gelegenheit wahrnimmt, Zentralpunkte der historischen Entwicklung Tunesiens kennenzulernen. Er durchstreift die Gegend, wo einst das punische Karthago gelegen haben muß, jene berühmte Stadt des Altertums, die nach ihrem dritten Krieg nicht mehr auffindbar war, und er besteigt den Berg des Molochs, auf dem in grauer Vorzeit Menschen geopfert wurden; er besichtigt römische Aquädukte und besucht Kairouan, das Mekka des Westens, Sammelpunkt des maghrebinischen Islam, mit der einzigen Moschee, die „Ungläubige" betreten dürfen; am Rande der Sahara endlich findet er die „Röhrenstädte" Medenine und Metameur, in denen die Bewohner beinahe noch unter steinzeitlichen Bedingungen hausen. Stets ist der Schriftsteller-Architekt bemüht, ganz gegenständliche, packende Bilder vom Leben und Treiben der im Geschichtlichen verwurzelten und zugleich im Aufbruch begriffenen Bevölkerung zu zeichnen, von den lebendigen Zeugen ihrer Kultur, von der Schwere ihrer Arbeit und ihrer noch in die Fesseln einer herrischen Religion eingefügten Sitten.

Zwar sind die Sorgen dieses jungen alten Staates wohl aus den Lasten und Lastern der Vergangenheit geboren, byzantinische, römische, arabische, spanische, türkische, französische und italienische Eroberer haben zusammen mit den einheimischen Herren, den Husseiniten, die Armensuppe aus Hunger, Arbeitslosigkeit und Wohnungselend gekocht, an der das tunesische Volk noch immer ißt. Aber sie sind ganz gegenwärtig, sind Probleme von Heute, an deren Bewältigung der Nationalstolz eines Schuhputzers ebenso arbeitet wie Ministerpräsident Habib Bourghiba. Und so schreitet Hinkel auch, fleißiges Quellenstudium und eigene Beobachtung, Fakten und milieudichte Atmosphäre zu einem bunten Teppich verknüpfend, in die Breite der gegenwärtigen Verhältnisse und Fragen. Im Kriegshafen Biserta spürt er dem Schatten der jüngsten Vergangenheit nach, deren Wirksamkeit in Begriffen wie „französische Stützpunkte", „NATO", „Überfälle auf algerische Flüchtlingslager", „Bombardierung tunesischer Grenzdörfer" sichtbar wird. Als Gast der Messestadt Tunis erforscht er die ökonomische Situation des Landes und die notwendigen Vorleistungen des Aufstiegs. Aus vielen Einzelgesprächen ergeben sich ihm die natürlichen Lebensbedingungen der tunesischen Mischbevölkerung. El Bardo, das Schloß des Beys, jetzt Museum, und mit ihm die spannende Geschichte des strategisch so überaus bedeutsam gelegenen Staates werden ausführlicher Gegenwart, und aus vielen Schlaglichtern leuchten die engen Beziehungen zwischen dem nordafrikanischen Tunis und Europa auf, die in dem Beieinander verschleierter Orientalerinnen und erholungssuchender Europäerinnen im Bikini auf der Ausflugsinsel Djerba ein reizendes Sinnbild gefunden haben. Mit uralter, kulturvoller Handwerkskunst wird der Leser bekannt gemacht und ebenso mit den Fragen der Industrialisierung oder den innerpolitischen Belangen.

So erfährt man durch Hinkels Buch, das durch einen statistischen Anhang und eigenes Kartenmaterial des Verfassers abgerundet wird, gestaltete Belehrung und gerundete Unterhaltung. Der nicht durch eine gewisse Routine des Schreibens verwässerte Blickpunkt des Verfassers bringt uns ein Land nahe, mit dem es sich zu beschäftigen lohnt. Die beigegebenen Fotos des Autors sind instruktiv und gelungen, wie es sich für einen Architekten gehört.

Tilgner

Herbert Kürth

Auf Wanderfahrt nach alter Handwerkskunst

178 Seiten, 167 Abb. mit genauen Ortsangaben

Altberliner Verlag Lucie Groszer, Berlin
Ganzleinen 6,80 DM

Das im Altberliner Verlag Lucie Groszer erschienene und vorbildlich ausgestattete Buch von Dr. Herbert Kürth „Auf Wanderfahrt nach alter Handwerkskunst" verdient anerkennende Aufmerksamkeit, da es eine der wenigen populärwissenschaftlichen Publikationen ist, die den Textbeitrag mit eigenen Zeichnungen in seiner Wirkung vertiefen, und die dadurch eine schöne Einheit von Inhalt und Form erreichen. Als Buch für die Jugend und die heranwachsende Generation vom Verlag herausgegeben, ist es aber darüber hinaus geeignet, mit den vielen Schönheiten unseres nationalen kulturellen Erbes bekannt zu machen. Es ist interessant für Volkskundler und Hausforscher. Die vielschichtige Verknüpfung alter Handwerkstraditionen, Volksüberlieferungen, folklorer Stilelemente und des in Bauwerken konservierten alten Formengutes macht die Publikation zu einer Stilfibel früherer materieller Kultur unseres Volkes.

Die Kapitel über Fachwerk, Umgebinde, Blockbau, Schiefer und Schindel zeugen von gründlichem Wissen um die konstruktiven Bedingungen, was leider bei so manchem populären Fotobilderbuch vom Leser schmerzlich vermißt wird.

Es wäre zu wünschen, daß dem Verfasser, der als Kunsterzieher in Thüringen tätig war und heute sein reiches Wissen dem Institut für Deutsche Volkskunde übermitteln kann, neue Aufgaben von solchen Verlagen und Institutionen gestellt werden, die das große und bisher noch oft unwissenschaftlich behandelte Gebiet der zweiten Kultur, soweit es in Bauwerken, Dorf- und Stadtanlagen gebunden ist, unsern Menschen, Fachleuten und interessierten Laien kritisch erschließen.

Rst.

John Lowe

Möbel von Thomas Chippendale

32 Seiten, 29 Abb.
Franz-Schneekluth-Verlag, Darmstadt
Halbleinen 4,80 DM

Der Verlag hat eine Publikationsreihe veröffentlicht, die sich durchaus an eine breite und zahlreiche Leserschaft wendet. Es handelt sich um kleine geschmackvoll ausgestattete Bändchen über das Thema: „Wohnkunst und Hausrat — einst und jetzt". Jeder Band ist von einem anderen Autor geschrieben.

„Unter allen englischen Kunstschreinern, den ‚Cabinetmakers', hat keiner so großen Ruhm erlangt wie Thomas Chippendale. Hochgeachtet von seinen Zeitgenossen, war sein Ruhm selbst während des neuen klassizistischen Stils im 19. Jahrhundert nie ganz verblaßt." Zu Beginn des 20. Jahrhunderts herrschte unter den Liebhabern für Mahagonimöbel aus der Mitte des 18. Jahrhunderts eine Konjunktur; in dieser Zeit wurden alle sehr guten Möbel ohne Bedenken Chippendale zugesprochen, die aus der mittleren georgischen Epoche, der Regierungszeit Georgs II., 1727 bis 1760, stammten. Die Forschung in den dreißiger Jahren hat auf diesem Gebiet viele Irrtümer beseitigt. Durch das eingehende Studium von Chippendales Originalentwürfen und der Rechnungsbücher seiner Manufaktur sind wir heute in der Lage, das Werk Chippendales völlig neu zu bewerten. Es ist notwendig, den Begriff „Chippendale-Möbel" neu zu definieren. Dabei muß man davon ausgehen, daß Chippendale nicht nur an der Spitze eines großen und bedeutenden Unternehmens der Londoner Kunsttischlerei stand, sondern auch der Autor des berühmten Werkes für Möbel: „The Gentleman and Cabinet Makers Director" ist. Dieses Buch ist im Jahre 1754 zum erstenmal veröffentlicht worden. Das Wort Director muß hier mit „Führer" übersetzt werden. Das Buch enthielt viele Vorzeichnungen für Möbel, die in London — aber auch in der Provinz — von Kunstschreinern hergestellt wurden. Den Begriff Chippendal-Möbel müssen wir sowohl für die in der eigenen Werkstatt hergestellten als auch für alle Möbel anwenden, die von zeitgenössischen Tischlern nach dem „Director" hergestellt wurden, sowie für alle Möbel, die aus stilkritischen Gründen hierher gerechnet werden müssen.

Über das Leben Chippendales wissen wir nicht viel. Er wurde 1718 als Sohn eines Dorftischlers in Otley in Yorkshire geboren. Bis zu seiner Heirat mit Catharine Redshaw in London im Jahre 1748 ist uns nichts über ihn bekannt. Man nimmt aber an, daß er bei einem Londoner Kunsttischler in die Lehre gegangen ist. Jedenfalls lebte er später in London. Im Jahre 1755 ist er Besitzer einer großen Möbelmanufaktur. 1760 wird er Mitglied der „Society of Arts". 1779 stirbt er an der Schwindsucht.

Man hat mit Recht das Schaffen von Chippendale in drei Abschnitte eingeteilt. Der erste beginnt mit seiner Lehrzeit in London und reicht bis zum Jahre 1738. Die Möbel, die er herstellte, sind im frühgeorgianischen Stil gehalten. Der zweite Abschnitt umfaßt die Zeit von 1752 bis 1767. In seiner Werkstatt wird jetzt eine Vielfalt von Stilen benutzt. Er verbindet Elemente des englischen Barocks, des französischen Rokokos sowie gotische und chinesische Motive zu einer mehr oder weniger ausgeglichenen Einheit. Im letzten Abschnitt seines Schaffens wendet er sich dem frühklassizistischen Stil der Brüder Adam zu.

Wüsten

Vorträge und Ausstellungen

Rekonstruktion und kontinuierliche Serienfertigung

Es ist immer interessant, aufschlußreich und nützlich, wenn sich Vertreter der Wissenschaft, der Praxis und der staatlichen Organe zusammenfinden, um zur Lösung einer Aufgabe ihre Meinungen auszutauschen, den Zurückgebliebenen zu helfen und den gemeinsamen Weg zum Ziel festzulegen. So ging es auch am 27. und 28. Oktober 1959 auf der Konferenz des technisch-wissenschaftlichen Zentrums für Technik und Ökonomie der Deutschen Bauakademie in Halle darum, die notwendigen Maßnahmen zur sozialistischen Rekonstruktion des Bauwesens auf der Grundlage der kontinuierlichen Serienfertigung zu beraten. Der Teilnehmerkreis erstreckte sich von Brigadieren und Bauleitern über Angehörige der Bezirksbauämter, der Wirtschaftsräte der Bezirke, Mitarbeiter der Deutschen Bauakademie bis zu Vertretern des Ministeriums für Bauwesen und der Staatlichen Plankommission. Die Bedeutung der Konferenz wurde durch die Teilnahme des Ministers für Bauwesen, Ernst Scholz, und des Präsidenten der Deutschen Bauakademie, Professor Dr. Kurt Liebknecht, unterstrichen.

Minister Ernst Scholz erläuterte einleitend nach der Darlegung der Bedeutung des Bauwesens für die Erfüllung der Aufgaben der Volkswirtschaft im Siebenjahrplan den Stand der Serienfertigung: Im Wohnungsbau wurden vom 1. Januar 1959 bis zum 31. August 1959 insgesamt 19,5 Prozent der Bauten in Serienfertigung errichtet; dabei gab es aber große Unterschiede in den Bezirken, so waren es im Bezirk Cottbus 42,7 Prozent, dagegen im Bezirk Gera nur 2,1 Prozent und im Bezirk Schwerin 1,1 Prozent des Bauvolumens. Ähnlich sieht es beim ländlichen Bauen aus; 20,8 Prozent betrug der Anteil der Serienfertigung am gesamten Bauvolumen im oben angegebenen Zeitraum im Republikdurchschnitt, in den Bezirken Schwerin 38,9 Prozent, Potsdam 37,5 Prozent, Leipzig und Karl-Marx-Stadt dagegen 0 Prozent.

Die theoretischen Grundlagen der Serienfertigung sind klar und für die Einführung in die Praxis gut geeignet. Der Mangel ist, daß in der Praxis nicht genügend um die notwendige Präzision bei der Einführung der Serienfertigung gekämpft wird. Es ist unumgänglich, die Maßnahmen zur Einführung der Serienfertigung in Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Industrialisierung des Bauens und zur Rekonstruktion zu bringen. Deshalb genügt das Bezirksharmonogramm allein nicht, dazu gehören der Plan der Bildung der spezialisierten Produktionsabteilungen, der Plan der technischen Ausrüstung dieser Abteilungen, der Plan der Kooperationsbeziehungen dieser Abteilungen zu den Betonwerken, der Plan der Investitionen des Wohnungsbaus einschließlich der Aufschließung, der Plan der Durchführung der Aufschließung und der Plan der Organisation der Arbeiter-Wohnungsbau-Genossenschaften.

Abschließend betonte Minister Scholz, daß diese ganze Aufgabe Angelegenheit aller planenden Organe in den Bezirken und Kreisen ist, und daß die Serienfertigung als Bestandteil des Staatsplanes nur mit Hilfe der Brigaden der sozialistischen Arbeit und der sozialistischen Arbeitsgemeinschaften schnell eingeführt werden kann.

Sehr aufschlußreich waren die Referate der Bezirksbaudirektoren der Bezirke Rostock (Günter Peters), Cottbus (Josef Hafrang) und Dresden (Rudolf Eichhorn). Alle drei Referate behandelten das gleiche Thema, nämlich die Rekonstruktion auf der Grundlage der kontinuierlichen Serienfertigung im Bezirk, dennoch waren bei zwar gleichen Prinzipien die Auffassungen, angewandten Methoden und erzielten Ergebnisse in den erwähnten Bezirken unterschiedlich. Das ist erklärlich, da der Rekonstruktionsplan in den Bezirken

von den konkreten Aufgaben und Bedingungen in den Bezirken ausgehen muß. Jedenfalls waren gerade diese drei Referate ein guter Anschauungsunterricht für alle Beteiligten, beweisen sie doch, daß es bei der Aufstellung der Rekonstruktionspläne auf die Energie und Initiative aller beteiligten Stellen und auf eine möglichst umfassende, alle Seiten bedenkende Präzision in den Bezirken ankommt. Und so kann die Feststellung des Bezirksbaudirektors des Bezirkes Rostock nur unterstrichen werden: Die Einführung der Serienfertigung ist auch eine politisch-ideologische Aufgabe, und es kommt daher darauf an, nicht nur die Materialreserven, sondern auch die geistigen Reserven zu mobilisieren.

Professor Karl-Heinz Schultz, Direktor des Instituts für Technik und Ökonomie der Deutschen Bauakademie, behandelte in seinem Referat die Durchsetzung der kontinuierlichen Serienfertigung als Ausgangspunkt für die Rekonstruktionspläne der Bezirke. Im wesentlichen wurden dargelegt: Die Spezialisierung der Bauproduktion, die Einführung der neuen Technik, Fragen der Kooperierung, Sicherung der Kontinuität der Bauproduktion, Weiterentwicklung der Rekonstruktionspläne in den Bezirken.

Von den Diskussionsrednern wurden teils die Entwicklung und die Absichten in ihrem Arbeitsbereich dargelegt, teils Fragen aufgeworfen und Erfahrungen mitgeteilt.

Die Referate, Diskussionsbeiträge, das Schlußwort und die Entschließung wurden in der Schriftenreihe des Instituts für Technik und Ökonomie der Deutschen Bauakademie veröffentlicht. Es wäre sicherlich von Nutzen, wenn diese Materialien nicht nur von den Technologen und Wirtschaftsfunktionären des Bauwesens, sondern auch von den Architekten aufmerksam studiert würden. Sti.

AUS DEM BDA UND SEINEN BEZIRKSGRUPPEN

Wir gratulieren

Architekt BDA Professor Hermann Henselmann, Berlin
3. 2. 1905, zum 55. Geburtstag

Architekt BDA Dipl.-Ing. Gerhard Haubenreißer, Erfurt
7. 2. 1910, zum 50. Geburtstag

Architekt BDA Professor Hanns Hopp, Berlin
9. 2. 1890, zum 70. Geburtstag

Architekt BDA Karl Menzel, Berlin
9. 2. 1910, zum 50. Geburtstag

Architekt BDA Rudolf Raschig, Mittelbach, Bezirk Karl-Marx-Stadt
7. 2. 1905, zum 55. Geburtstag

Architekt BDA Hans Galke, Beeskow
13. 2. 1910, zum 50. Geburtstag

Architekt BDA Friedrich Gloger, Halle
18. 2. 1905, zum 55. Geburtstag

Architekt BDA Paul von Sommer, Dessau
18. 2. 1895, zum 65. Geburtstag

Architekt BDA Bruno Bortchen, Berlin
19. 2. 1910, zum 50. Geburtstag

Architekt BDA Karl Wiese, Leipzig
20. 2. 1895, zum 65. Geburtstag

Architekt BDA Hugo Schöpfel, Erfurt
24. 2. 1895, zum 65. Geburtstag

Internationales Seminar über Industriearchitektur

Die polnische Sektion in der UIA veranstaltet in der Zeit vom 3. bis 14. Oktober 1960 ein achttägiges internationales Seminar über Industriearchitektur und und eine dreitägige Exkursion.

Die Teilnehmergebühr wird etwa 2000 Zloty betragen.

Auskünfte erteilt die DDR-Sektion der UIA ab 1. April 1960 per Adresse: Bund Deutscher Architekten, Berlin C 2, Breitestraße 36.

Berlin

Öffentliche Präsidiumssitzung des Bundes Deutscher Architekten anläßlich des 10. Jahrestages der Deutschen Demokratischen Republik

Am 2. Oktober 1959 fand im VEB Hochbauprojektierung I Berlin eine Festveranstaltung statt, zu der das Präsidium des Bundesvorstandes und die Bezirksgruppe Berlin des Bundes Deutscher Architekten eingeladen hatten.

Der Direktor des VEB Hochbauprojektierung I, Architekt BDA Wachtel, verwies in seinen Begrüßungsworten stolz auf die erfüllten Verpflichtungen von vorfristigen Projektierungsleistungen seines Betriebes. Besonders herzlich begrüßte er den anwesenden Generalsekretär des Bundes der Architekten der Demokratischen Republik Vietnam und eröffnete sodann eine Ausstellung, die vom gastgebenden Betrieb anläßlich des 10. Jahrestages der Deutschen Demokratischen Republik veranstaltet wurde.

Der Präsident des Bundes Deutscher Architekten, Professor Hopp, hielt den Festvortrag zum Thema „10 Jahre Entwicklung des Bauwesens und der Architektur in der Deutschen Demokratischen Republik".

Nach einem Überblick über die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung streifte der Redner das Problem der schnellen und bewegten Entwicklung der Architektur in den letzten 10 Jahren und verwies auf die großen Aufgaben, die der Siebenjahrplan mit der konsequenten Durchsetzung des industriellen Bauens uns Architekten stellt. Er gab der Gewißheit Ausdruck, daß diese gewaltigen Probleme in gleicher Weise gelöst werden, wie es in der Vergangenheit geschah. Da Professor Hopp gerade am Vortag von der Tagung der UIA aus Lissabon zurückgekehrt war, konnte er mitteilen, daß die Generalversammlung einstimmig den Beschluß gefaßt hat, den Bund Deutscher Architekten der Deutschen Demokratischen Republik als selbständige Sektion anzuerkennen.

Architekt BDA Hennig, Leiter der Abteilung Stadtplanung beim Stadtbauamt, gab anschließend im Namen des Oberbürgermeisters das Ergebnis des Wettbewerbes „Zentrum Berlin" bekannt. Besonderer Beifall galt den anwesenden Vertretern der beiden ausgezeichneten Berliner Kollektive.

Anschließend erläuterte Architekt BDA Dipl.-Ing. Dutschke an Hand von Diapositiven die endgültigen Entwürfe für den Abschnitt der Stalinallee vom Strausberger Platz bis zum Alexanderplatz. In überzeugender Art stellte Kollege Dutschke dar, daß die Gestaltung nicht auf modischen Einfällen beruht, sondern auf der Grundlage weitreichender ökonomischer Überlegungen, wobei die Verwendung vorhandener Versorgungseinrichtungen eine besondere Forderung war. Die technologischen Probleme, vor allem auch hinsichtlich der in der Höhe differenzierten Baugruppen, wurden in verschiedenen Aufbauphasen-Plänen dargestellt.

Die anschließende Diskussion beschränkte sich auf Einzelfragen, da die Grundproblematik bereits im Anschluß an die Entscheidung des internen Wettbewerbes innerhalb der Bezirksgruppen eingehend diskutiert worden war. Gräbner

Die städtebauliche Entwicklung Berlins von 1949 bis 1959 und die Pläne für die Neugestaltung bis 1965

Dieses Thema wurde am 14. Oktober 1959 in einem Ausspracheabend im Berliner Märkischen Museum behandelt, zu dem neben dem Kulturbund Berlin-Mitte auch die BDA-Bezirksgruppe Berlin geladen hatte.

Der Leiter der Berliner Stadtplanung, Architekt BDA Helmut Hennig, zeigte einige der schwierigsten Probleme, die vor zehn Jahren vor der Stadtplanung standen, und schilderte die Baumaßnahmen, die in den letzten zehn Jahren eine grundlegende Veränderung der Wohn- und Lebensverhältnisse in den übervölkerten Arbeiterbezirken des Berliner Ostens bewirkten.

Gegenwärtig gehe eine lange Periode dringender und notwendiger Reparatur- und Aufbauarbeiten in eine Periode des Bauens von großen Wohnkomplexen über, deren Einzelwohnungen besser und schöner ausgestaltet werden als die im ersten Jahrzehnt unserer Republik entstandenen Wohnungen.

Von den rund 500 000 zerstörten Wohnungen Berlins waren 184 000 Wohnungen im demokratischen Teil Berlins gelegen, ein riesiger Verlust, der im Siebenjahrplan wettgemacht wird. Die Einführung der industriellen Bauweise und der hohe Einsatz von Finanz- und Baukapazität bedeuten auf dem Gebiet des Massenwohnungsbaus einen großen Sprung nach vorn. Im Jahre 1957 wurden rund 5000 Wohnungen in Berlin gebaut; im Jahre 1958 waren es bei fast gleicher Arbeitskräfteanzahl in der Großblockbauweise bereits 9400 Wohnungen. Im Siebenjahrplan sollen in Berlin insgesamt 76 000 Wohnungen sowie die notwendigen gesellschaftlichen Folgeeinrichtungen — mehr als 20 Schulen, etwa 30 Kinderkrippen, 22 Ambulatorien, 24 Kindergärten, Kinos, Turnhallen und Schulhorte — gebaut werden.

Der Bau der Laubenganghäuser an der Stalinallee im Jahre 1949 habe damals eine Architekturdiskussion eingeleitet, die jetzt, nach einer langen Zeit der Stagnation, einem Höhepunkt entgegengehen werde, nämlich der Diskussion um die architektonische Hauptgestaltung des Zentrums von Berlin unter Anwendung neuer industrieller Bauweisen.

Eine Grundlage für diese Diskussion und für die weitere Arbeit an den Projektierungsaufgaben bilde der bedeutende städtebauliche Ideenwettbewerb „Zentrum Berlin", dessen erste Ergebnisse an Hand von Bildern gezeigt wurden. —n—

Dresden

Industrialisierung und Baukunst

Auf der Mitgliederversammlung der BDA-Bezirksgruppe Dresden am 28. Oktober 1959 gab Professor Hans Schmidt an Hand ausgewählter Bilder eine Zusammenfassung seines Referates „Sozialistische Industrialisierung des Bauwesens und sozialistische Baukunst" auf der theoretischen Beratung der Deutschen Bauakademie am 25. und 26. Juni 1959 in Berlin.

Zum Problem „Industrialisierung und Bauwerk" warf Professor Schmidt die Frage auf, ob es bereits Kennzeichen einer sozialistischen Baukunst für den entwerfenden Architekten gäbe, die für eine kritische Beurteilung ausschlaggebend sein können. Seines Erachtens kann diese Frage nicht mit allgemeinen Feststellungen beantwortet werden, da eine eigentliche sozialistische Baukunst dem sozialistischen Leben voll entsprechen müsse, wobei es nicht genüge, daß die sozialistischen Verhältnisse und der Stand der Produktivkräfte sich in den geforderten Funktionen des Bauwerkes ausdrückten.

Er stellte noch eine weitere Frage zur Diskussion: „Sind die jetzt geltenden Wohnungstypen sozialistisch, oder müßten sie noch anders aussehen?" Als ein Bestandteil der Baukunst bezeichnete er die Durchsetzung der allgemeinen Lebensverhältnisse der jeweiligen Gesellschaftsordnung in ihren Bauwerken.

Es ist daher selbstverständlich, daß die sozialistische Gesellschaft eine eigene Baukunst entwickelt. Jede konkrete historische Gesellschaft hat zu ihrer Zeit danach gestrebt, zu bestimmten baukünstlerischen Kriterien zu gelangen und sich dabei konkreter Ausdrucksmittel zu bedienen gewußt, die heute als „Stil" bezeichnet werden. Als Beispiel wurde die Veränderung in der Architektur genannt, die im Zusammenhang mit der französischen Revolution eintrat. Eine neue Gesellschaft hatte ihre Forderungen angemeldet, und so erhielten die Bauwerke jener Zeit formal in ihrer architektonischen Haltung ein grundsätzlich neues Gesicht.

Es erfolgte damals eine Einteilung in folgende Kriterien:

Zweckmäßigkeit zur Förderung des menschlichen Wohls, Dauerhaftigkeit, Zuträglichkeit (Hygiene), Bequemlichkeit bezüglich der funktionellen Ansprüche, Festigkeit (konstruktiv), Sparsamkeit oder Ökonomie.

Es wurde dabei der Name des Architekten Gilly genannt, der zu jener Zeit von Frankreich diese neue Architekturrichtung nach Deutschland brachte.

Abschließend betonte Professor Schmidt, daß die Theorie nicht ohne Praxis existieren könne. In der Architekturtheorie stehe man daher vor der großen Aufgabe, durch Verbindung mit der Praxis die baukünstlerischen Fragen in ihrem Ausmaß zu erweitern und zu vertiefen. Die Wichtigkeit dieser Aufgabe wurde auch von allen Architekten auf dem letzten UIA-Kongreß erkannt, auf dem angeregt wurde, auf dem nächsten Kongreß in London das Problem der städtischen Ästhetik zu behandeln.

Die Stadt von morgen soll nicht nur funktionstechnisch den sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen entsprechen, sondern soll ästhetische Werte haben, die ihr die Eigenart verleihen, mit der sich ihre Einwohner identifizieren können. Das unterstreicht die große Bedeutung, die dieser Frage zu widmen ist. Es kann sich dabei nicht nur um abstrakte Ästhetik handeln, da die Baukunst sich aus konkreten Bedingungen, die zum Beispiel das industrielle Bauen stellt, entwickelt und nicht aus Gefallsansprüchen einer neuen Gesellschaft.

Es war die Aufgabe der theoretischen Beratung, zur Lösung dieser Probleme beizutragen.

In der Diskussion wurde gefragt, inwieweit der Zerstörungsgrad nach dem Kriege in Deutschland mit ausschlaggebend gewesen sei, um das industrielle Bauen bei uns so stark zu fördern. Im kapitalistischen Ausland stünde das industrielle Bauen keinesfalls so im Vordergrund wie bei uns, und auch die Bebauungspläne trügen dort ein ganz anderes Gesicht.

Die industriellen Baumethoden könnten zu einer eigenen Entwicklung auch im Städtebau mit der Gefahr einer Uniformierung führen. Als Beispiel wurde Striesen genannt, wo es noch teilweise gelungen sei, zu einer Raumwirkung und damit zu einer gewissen gestalterischen Befriedigung zu kommen, während dies in der Seevorstadt West nicht gelungen scheint, wo nur noch die Grüngestaltung etwas an Wirkung herausholen könne.

Der Kran zwinge zwar zu bestimmten Formen der Anlage und zu einer bestimmten Grundrißeinhaltung, trotzdem müsse eine Vielfalt in der Gestaltung möglich sein, etwa in der Form, wie sich die Möbelindustrie die Industrialisierung zunutze gemacht habe. Es wurde davor gewarnt, das industrielle Bauen etwa mit der Fertigung industrieller Gebrauchsgüter gleichsetzen zu wollen.

Professor Schmidt bemerkte hierzu, daß der Zerstörungsgrad unserer Städte nicht allein für das industrielle Bauen ausschlaggebend gewesen sein könne, wenn man bedenke, daß die Aufgabe bestehe, noch ganze Städte neu aufzubauen.

Das industrielle Bauen im westlichen Ausland sei auf einzelne Komplexe begrenzt. Der Architekt ist dort an Bauunternehmen gebunden, die teilweise

in einem bestimmten Verfahren industriell bauen. Eine geordnete Stadtentwicklung konnte bisher im westlichen Ausland kaum beobachtet werden, so sind auch die um Paris herum entwickelten neuen Stadtteile nur als chaotisch zu bezeichnen.

In der Seevorstadt sei noch nicht der Schritt zum Großen und Zusammengefaßten gemacht worden, der der Perspektive des industriellen Bauens entspräche. Des weiteren lehnt Professor Schmidt die in Dresden einheitlich durchgeführte fünfgeschossige Wohnbebauung ab. Seiner Ansicht nach wurde noch nicht entschieden genug der Weg zur einfachen Ordnung gesucht. Er hält es für richtiger, daß eine völlig zerstörte Stadt entsprechend einer neuen Konzeption auf dem alten Straßennetz im neuen Stil wideraufgebaut wird, ohne zu versuchen, das alte Bild der Stadt mit dazu ganz untauglichen modernen Elementen und kleinen, an das Alte anknüpfenden Abschlüssen wiederherzustellen. Ein neues Bild der Stadt muß gesucht werden, denn mit neuen Baumethoden und Elementen kann man einen alten Charakter nicht erhalten.

Kollege Hunger warf ein, daß der Städtebauer nicht nur die Frage zu lösen habe, wie die Menschen heute und morgen in ihren Städten leben sollen, sondern daß er Voraussetzungen für das Leben von übermorgen zu schaffen habe. Dies sei bei der Abstimmung mit den vielen Institutionen, die für eine Stadtplanung erforderlich sind, oft sehr schwierig, da diese noch bei den Vorstellungen von morgen verharren und nicht mitgehen wollen, zumindest die Möglichkeiten für übermorgen mit offen zu halten, geschweige denn, die Frage mit lösen zu helfen.

Kollege Mickin berichtete von einem Besuch in Hamburg, wo er feststellen konnte, daß die dortige Firma Dyckerhoff und Widmann, die alle wesentlichen Bauaufgaben durchführt, sich auf eine Anwendung industrieller Baumethoden nicht umstellen will, da keine Möglichkeiten bestehen, eine solche Kapazität auszulasten. Man arbeitet daher lieber — auch bei größeren Industriebauvorhaben — mit kleinen Hebezeugen, kleinen vorgefertigten Elementen und mit Ortbeton. In Hamburg werden zwar 2000 Wohnungseinheiten in Großplattenbauweise von einer Pariser Baufirma mit eigenem Betonwerk errichtet, die Firma Dyckerhoff und Widmann besitzt ebenfalls ein eigenes Betonwerk, es ist aber trotzdem keinerlei Orientierung auf rationelle Baumethoden festzustellen. Dazu bedarf es eines konzentrierten und komplexen Bauens, das nur auf Grund komplexer Planungen möglich ist, wozu in kapitalistischen Ländern die Voraussetzungen einfach fehlen.

Weiterhin kam erneut zur Sprache, daß die Architekten es versäumt hätten, die industrielle Bauweise dahingehend zu beeinflussen, daß die Gestaltung der Einzelbauwerke befriedige. Um eine Variabilität zu erreichen, bedürfe es durchaus nicht mehr Bauelemente. Unter Beibehaltung rationeller Baumethoden müßte es möglich sein, die Elemente für verschiedene Blocks unterschiedlich anzuwenden.

Professor Schmidt sagte hierzu, daß das Wohnungsbauprogramm zum großen Teil noch von den technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten abhänge, so daß es zu überlegen gilt, welche technologischen Erfordernisse zum Beispiel bei der Überwindung der Schwierigkeiten bei der Gestaltung von Balkonen und Loggien zu verändern sind.

Mit Elementen in Leichtkonstruktion könnte die Gestaltung durchaus variiert werden. Die großen Elemente machen zwar das Hauptgewicht in der industriellen Fertigung aus; das bedeute aber nicht, daß nicht mit gewissen Formen und Konstruktionen Veränderungen in der Wirkung zu erreichen wären.

Einflüsse materialtechnischer Art hätten in den vergangenen Jahren dazu geführt, für den Wohnungsbau ungünstige Elemente zu verwenden. Aus diesem Grunde müsse auch die Großblockbauweise als eine Zwischenlösung betrachtet werden.

Aus den Entwicklungen der vergangenen Jahre, vor allem aus der prinzipiellen ökonomischen Notwendigkeit zur Massenfertigung heraus, sei für den Architekten eine etwas zwiespältige Aufgabe entstanden, zu der die Erstentwicklungen der Typen Pate gestanden hätten. Auf dem Wege zur Entwicklung neuer Fertigungsmethoden, Konstruktionsformen, neuer Raster wäre lediglich festzustellen, daß das gegenwärtig noch Laufende auf einer Zwischenbasis entstanden ist. Ein Problem sei es jetzt, ohne allzu eingreifende Veränderungen der Technologie die vorhandenen Typen zu überarbeiten, wozu der Architekt bereits bei der Entwicklung unbedingt hinzuzuziehen ist.

Professor Schmidt betonte, daß mit dem industriellen Bauen erst der Anfang einer Entwicklung beginnt, deren konsequenter Ablauf zu Perspektiven führt, die wir noch nicht voraussagen können.

Den Zerfall alter Stadtkerne auf die Dauer wirksam aufhalten zu wollen, ist völlig ausgeschlossen. Es ist unmöglich, alte Stadtviertel aus der Gründerzeit liebevoll rekonstruieren zu wollen, weil sich der Anspruch an den Wohnwert einer Wohnung bei fast allen Völkern grundlegend gewandelt hat. Die Perspektive sieht daher vor, alte Wohnviertel, die vom denkmalpflegerischen Standpunkt nicht erhaltenswert sind, neu und besser aufzubauen.

Im Verlauf der weiteren Diskussion wurde angeführt, daß eine gründliche Analyse des Baugeschehens bisher nicht erfolgt sei und eine kritische Einschätzung der in den letzten Jahren errichteten Bauten fehle. Es gäbe auch keine Stelle, die diejenigen Fehler registriert hätte, die wiederholt vorgekommen sind und immer noch gemacht werden.

Kollege Mickin bemerkte, daß eine Untersuchung darüber, wie weit die Möglichkeiten, die die industriellen Baumethoden bieten, bisher ausgenutzt wurden, insofern von Wichtigkeit wäre, um zu sehen, wo anzuknüpfen sich lohne und wo nicht.

Es wurde weiter angeführt, daß durch Übersteigerungen mitunter viel Unfug angerichtet worden sei, wie das Beispiel der Gestaltung des neuen Zentrums für Rostock beweise. In solchen Fällen wäre es oftmals tatsächlich besser, wenn die Meinung der Bevölkerung dazu gehört und deren Einsprüche beachtet worden wären. Auf eine vernünftige Altstadtsanierung eingehend, bemerkte Kollege Wächter, daß die einzelnen Kollegen in den Büros sich rechtzeitig damit beschäftigen sollten, nach welchen Gesichtspunkten eine nach allen Seiten vertretbare Lösung zu errechnen sei. Man wird sich im Prinzip klar werden müssen, was der Kompositionsplan der bebaubaren Fläche für Beziehungen zur gesamten Stadt haben müsse. Das spezifisch Heimische kommt seines Erachtens aus der Komposition der Örtlichkeit. Selbst wenn mit gleichen Bauelementen gearbeitet würde, könne man die Gesamtkomposition zu einer unerhörten Steigerung bringen.

Obwohl die Erhaltung der Altbausubstanz bisher in verschiedenen Fällen wirtschaftlicher erschien als der völlige Neubau, bedeutet doch eine völlige Stadtsanierung im Rahmen einer Erneuerung ein Verhältnis von 12000 zu 20000 DM pro Wohnung, muß man doch das Leben der Menschen in einer Stadt in Betracht ziehen, für die damit für eine längere Zeit eine völlig gesunde Situation geschaffen würde. Das heißt aber nicht, daß dadurch die Verpflichtungen gegenüber der Erhaltung denkmalswerter Objekte aufgehoben seien, diese sollten nach wie vor gewahrt werden.

Kollege Hunger schlug vor, an einem anderen Abend die Diskussion fortzusetzen, damit bestimmte Ergebnisse in den Stoff zur Vorbereitung der theoretischen Konferenz von seiten der Dresdner Kollegen mit einfließen. Dazu wäre aber notwendig, Beispiele positiver Art über das Neue, was sich bereits vollzogen hat, zu bringen.

Kollege Dr. Taeger regte dazu an, Beispiele auszuwählen, bei denen die Gegebenheiten des Geländes, die Erfordernisse der Aufgabenstellung, die durch die Taktbauweise, den Typ und die Kranbahn auferlegten Bedingungen klar ablesbar seien, um die gestalterischen Möglichkeiten abstrahieren zu können. Von hier aus müßte dann die Entwicklung einer neuen Architekturtheorie versucht werden.

Professor Schmidt sagte abschließend, daß alles, was der Architekt tut, Mittel zum Zweck wäre, und zwar Zweck zur sauberen Gestaltung einmal im Grundriß und zum anderen in der städtebaulichen Komposition. Er muß dabei immer das Zukunftsbild des sozialistischen Lebens vor Augen haben, bei dem alle anderen Dinge, wie gegebene Möglichkeiten, Baustofflage, Situation des Maschinenparks, Arbeitskräftelage und so weiter, eine zeitbedingte und veränderliche Rolle spielen. Das Entscheidende bleibt, zu gestalterischen Lösungen zu kommen, die restlos befriedigen und ästhetisch sowie ökonomisch vertretbare bauliche Ergebnisse sind und damit Kunstwerke darstellen. Ullrich

Erfurt

Diskussion über die Thesen zum sozialistischen Wohnkomplex

Am 12. Juli 1959 führte die BDA-Bezirksgruppe Erfurt eine Diskussion zum Thema „Sozialistischer Wohnkomplex": Architekt BDA Dr. Greiner vom Arbeitskollektiv „Stadtplanung" der Deutschen Bauakademie sprach einleitend über die Erarbeitung der gestalterischen Grundsätze und der technisch-wirtschaftlichen Richtlinien und Richtzahlen der Forschungsaufgabe „Sozialistischer Wohnkomplex". Diese Arbeit liegt uns bisher in Form von kurz gefaßten Thesen vor.

Diesen Thesen entspricht der städtebauliche Entwurf eines sozialistischen Wohnkomplexes für den VEB Leunawerke „Walter Ulbricht" in Bad Dürrenberg, der dem Arbeitskollektiv „Stadtplanung" der Deutschen Bauakademie übertragen worden war und nunmehr abgeschlossen vorliegt. Dr. Greiner, der als Grünplaner am Entwurf mitgewirkt hatte, erläuterte die Lagepläne (siehe „Deutsche Architektur", Heft 8/1959).

Für Wohngebäude und Folgeeinrichtungen wurden Typen angewendet. Dies führt zu einer offenen Bebauung mit allseitig freistehenden Baukörpern und zu einer Gruppierung der Wohnbebauung zu Häusergruppen mit jeweils gleicher Stellung der Gebäude zueinander. Die Wiederholung gleicher oder ähnlicher Häusergruppen soll den Bauprozeß erleichtern.

Das Prinzip der Bildung von Wohngebäudegruppen läßt sich durch viele Argumente begründen: Diese städtebauliche Ordnung kommt der gesellschaftlichen Forderung nach organisatorischer Zusammenfassung von 15 bis 20 Hausgemeinschaften entgegen. Außerdem entspricht eine solche Häusergruppe dem Einzugsbereich von verschiedenen Einrichtungen im Wohnkomplex, wie Garagen, Parkplätze, Motorradboxen, Müllsammelplätze, Kinderspielplätze, sowie der Anordnung einer gemeinsamen Erschließungsstraße. Nicht zuletzt bietet sich innerhalb des Wohnkomplexes dadurch die Möglichkeit, die Ordnung, Geschlossenheit und Einheit der sozialistischen Gesellschaft architektonisch auszudrücken.

In der anschließenden Diskussion äußerten vor allem die Kollegen der Abteilung Stadt- und Dorfplanung Weimar ihre Meinung. Diese Kollegen warten schon lange darauf, mit Städtebau-Architekten der Deutschen Bauakademie ihre in der Zeitschrift „Deutsche Architektur" veröffentlichte briefliche Diskussion mündlich fortzusetzen. Dr. Greiner mußte leider feststellen, daß er als Grünplaner nicht der

Berichtigung: Die genaue Bezeichnung des Projektanten der im Heft 9/1959, Seite 501, veröffentlichten Wema Plauen lautet: VEB Industrieprojektierung Karl-Marx-Stadt, Büro Plauen.

Die Grundlagen der Vorplanung für die im gleichen Heft, Seite 510, veröffentlichten Talsperre Pöhl wurden durch das vormalige Entwurfsbüro für Hochbau Plauen erarbeitet.

berufene Partner für die gewünschte städtebaulich architektonische Auseinandersetzung sein konnte.

So brachte die Diskussion über die vertikale Gestaltungsmöglichkeit im Städtebau keine Klärung. Es gibt jedoch unseres Erachtens durchaus Beispiele — und nicht zuletzt im Bezirk Erfurt —, die das Eingliedern eines vielgeschossigen Punkthauses für Klein- und Kleinstwohnungen rechtfertigen. Wir glauben, daß in vielen Fällen ein solches Hochhaus als Dominante über den allgemeinen, nivellierenden Gesimspegel das neue Zentrum einer Stadterweiterung markieren kann. Abgesehen von der Tatsache, daß wir zur Zeit vielleicht aus bautechnischen Gründen vom Hochhausbau Abstand nehmen müssen, dürften doch auf keinen Fall gut begründete Städtebauabsichten der Ansicht „Wohnhochhäuser widersprechen dem sozialistischen Städtebau" geopfert werden. Wir meinen auch, daß unter Berücksichtigung aller baupolizeilichen Bestimmungen und bei richtiger Ausnutzung aller statischen und konstruktiven Möglichkeiten durchaus ökonomisch vertretbare Lösungen zur Unterbringung der Vielzahl von Klein- und Kleinstwohnungen zu finden sind. Wir wissen auch, daß es für das Wohnen in Punkthochhäusern viele Interessenten gibt. Die notwendigen technischen Einrichtungen, wie Personenaufzug, Müllschlucker und Zentralheizung, verteuern zwar die Baukosten und damit die Miete, das wird jedoch wegen des Vorteils des Wohnens in staubfreier Luft und entfernt vom Straßenlärm gern in Kauf genommen.

Bei der Diskussion dieses Problems war aufschlußreich zu hören, daß auch unter den Mitgliedern der größten Erfurter Arbeiterwohnungsbau-Genossenschaft „Ernst Thälmann" großes Interesse besteht, in dem geplanten Punkthochhaus zu wohnen.

Warum soll also in der sozialistischen Zukunft, für die wir unsere Städtebauentwürfe erarbeiten, das Wohnhochhaus bei Anwendung der fortgeschrittensten Technik nicht ebenfalls den Ansprüchen neuer Wohnqualität und den Bedürfnissen gewisser Bevölkerungskreise gerecht werden können?

Haubenreißer, Häuptner

Vortrag über Farbgebung

Am 25. September 1959 fand eine Gemeinschaftsveranstaltung des Bundes Deutscher Architekten mit dem Fachausschuß Bauwesen der Kammer der Technik statt, auf der Ingenieur KDT Zimmermann, Dresden, über „Günstige Farbgebung im Raum und farbliche Gestaltung in Arbeitsstätten sowie Schulen, Krankenhäusern und so weiter" vor einem zahlreichen Publikum sprach. An Hand von Lichtbildern wurden gute und schlechte Beispiele der farblichen Behandlung vornehmlich von Innenräumen gezeigt. Interessant war der Bericht über die Farbversuche, die im Sanatorium Gottleuba unternommen wurden, um in den einzelnen Behandlungsräumen durch besondere Farbgebung die jeweilige Therapie zu unterstützen. Es wurde an diesen einleuchtenden Beispielen herausgestellt, wie der Mensch, wenn auch differenziert, auf Farbgebung psychisch und auch physisch reagiert. Sehr aufschlußreich waren fernerhin die Beispiele farblich gestalteter Werkzeugmaschinen.

Die Veranstaltung, zu der auch Angehörige des Malerhandwerkes eingeladen waren, war insofern wichtig, als sich gegenwärtig gerade in der Innenraumgestaltung hinsichtlich der Farbgebung oft recht absurde Gestaltungstendenzen bemerkbar machen. In der Diskussion wurde auch der Wunsch nach entsprechender Fachliteratur laut.

Haubenreißer

Eine Fahrt nach Leipzig

Die diesjährige Fahrt der BDA-Bezirksgruppe Erfurt am 28. September 1959 führte in die Messestadt Leipzig. Vor den Besichtigungen erfolgte eine Einführung in die Bauprobleme der Stadt in Vergangenheit und Gegenwart.

In gestraffter Form wurde auf die zahlreichen Faktoren hingewiesen, die beim Aufbau Leipzigs zu berücksichtigen sind: Neben der Intensivierung des Wohnungsbaus sind dies insbesondere die Belange des Handels und Verkehrs, der Messe, der Industrie, der Volksbildung (Universität, Hoch- und Fachschulen) und insbesondere der Braunkohlenabbau, der sich in naher Zukunft aus südlicher Richtung bis in das Weichbild der Messestadt vorschieben wird.

Im Unterschied zu Dresden, wo der anglo-amerikanische Bombenterror Flächenzerstörungen größten Ausmaßes angerichtet hat, sind in Leipzig im allgemeinen punktförmige Zerstörungen zu verzeichnen, die ein kontinuierliches Bauen nach dem Takt- und Fließsystem nur bedingt ermöglichen.

Im Vordergrund der Bemühungen der Stadt steht nicht zuletzt der Aufbau des Zentrums, das allen Ansprüchen der sozialistischen Gesellschaft entsprechen soll. Gerade hier ist noch wesentliche Grundlagenarbeit zu leisten, und zwar in enger Zusammenarbeit mit den gesellschaftlichen und staatlichen Organisationen und Einrichtungen.

Im Anschluß an den aufschlußreichen Vortrag erfolgte zunächst die Besichtigung der Hochschule für Körperkultur und des Sportforums mit dem Stadion der Hunderttausend als Mittelpunkt umfangreicher Sportstätten. Die Führung durch das Stadion und Stadiongebäude war trotz des Zeitmangels sehr aufschlußreich. Der über 20 m hohe Erdwall des Stadions wirkt optisch sehr stark. Seine optische Abschwächung durch einen äußeren Umgang in halber Höhe ist angenehm. Leider kommt jedoch der zu klein gehaltene und feingliedrig gestaltete Glockenturm gegen die Erdmassen des Walles nicht voll zur Geltung.

Am Nachmittag erfolgte eine Rundfahrt durch die Aufbaugebiete der Stadt. Erfreulich das Bemühen, den Neubauten durch Form und Farbe eine freundliche Note zu verleihen.

Einen besonders starken Eindruck hinterließ der Neubau des Konstruktionsbüros des VEB Verlade- und Transportanlagen Leipzig, eine zehngeschossige Stahlbetonkonstruktion in Sichtbeton mit Stahlfenstern und auffallend farbenstarker Oberflächenbehandlung.

Munder

Frankfurt (Oder)

In unseren vier Wänden

Zu dem Thema „In unseren vier Wänden" hielt Innenarchitekt Winzer am 24. September 1959 einen Farbdiavortrag vor Mitgliedern des Bundes Deutscher Architekten und Vertretern des Handels im Klub der Intelligenz in Frankfurt (Oder). Der Vortrag wurde durch einen gleichnamigen Film (DEFA-Produktion) unterstützt.

Die Möglichkeit der Einflußnahme des Architekten auf die individuelle Wohnraumgestaltung stand im Mittelpunkt der dem Vortrag folgenden Diskussion. Es wurde festgestellt, daß die oftmals noch lagerähnlich ausgestatteten Möbel-Verkaufsräume, besonders in Frankfurt (Oder), der Bevölkerung wenig Anregungen zur guten Wohnraumgestaltung geben.

Der Architekt sollte Einfluß auf den Handel nehmen, um durch zweckentsprechende und gestalterisch schöne Zusammenstellung der Möbel zu einer Zimmereinheit dem Käufer die neue Wohnkultur nahezubringen. Eine hauptamtliche Einstellung eines Architekten im Handel als Gestalter des Verkaufsraumes und Berater des Käufers wäre zu begrüßen.

Auf die Möglichkeit einer Spezialisierung der Möbelgeschäfte, wie es sich immer mehr und mehr in anderen Zweigen herausbildet, verwies in diesem Zusammenhang Innenarchitekt Winzer. Dies scheint vorteilhaft, da die gegenwärtige Größe der Möbelgeschäfte eine größere Auswahl günstig zusammengestellter Zimmereinheiten kaum gestattet und andererseits zum Beispiel in Frankfurt (Oder) mehrere Verkaufsstellen vorhanden sind.

Umstritten blieb die Frage, ob mit der Entwicklung unserer Gesellschaftsordnung die Küche eine noch geringere Bedeutung erlangt und somit bei der Erarbeitung neuer Typen für den Wohnungsbau eine Verkleinerung der Küchen zugunsten anderer Wohnräume (beziehungsweise eine Differenzierung für die einzelnen Wohnungsgrößen) erreicht werden kann. Von seiten der Architekten wurde der Wunsch ausgesprochen, die Industrie möge durch eine größere Auswahl farbenfreudiger Fußbodenbeläge zu einer günstigeren Wohnraumgestaltung beitragen.

Dochow

Magdeburg

Gestaltung und Farbgebung von Wohnhäusern

Die Betriebssektion des Bundes Deutscher Architekten im VEB Hochbauprojektierung Magdeburg befaßte sich in ihrem Fachgespräch des Monats September mit der Gestaltung und Farbgebung vom Betrieb projektierter Bauten.

Farblichtbilder zeigten vor allem Wohnungsbauten aus den Städten Magdeburg, Halberstadt und Zerbst. Die Aussprache wurde besonders durch die Ausführungen des Kollegen Chefarchitekten Hrussa angeregt, der auf die guten und schlechten Beispiele in der Gestaltung und in der Ausführung hinwies.

Die Bauten in Magdeburg, zum Beispiel am Nordpark, waren schon mehrfach der Gegenstand von Diskussionen und Aufsätzen.

Die Wohnungsbauten in Halberstadt, besonders der letzten Zeit, zeigen eine gute Anwendung der Farbe. Allgemein ist bei einem Vergleich der letzten Bauten mit solchen früherer Jahre eine gute Entwicklung festzustellen, wenn man von einigen zu schweren Balkonpfeilern und von einigen Motiven an Balkonbrüstungen, die nicht befriedigen, absieht. Bei den scherzhafterweise als „Punkthäuser" bezeichneten Bauten handelt es sich nicht etwa um freistehende Wohnhochhäuser, sondern um Mehrfamilienhäuser mit normaler Geschoßzahl in Reihenbebauung, die als besonderes Motiv auf ihren Balkonbrüstungen mit verschieden großen, farbigen Punkten versehen sind. Die Häuser haben durch diese kleine Dekoration eine besonders heitere und freundliche Note erhalten, wobei man jedoch bedenken muß, daß hier die Grenze der Farbgebung ziemlich erreicht ist.

Von den Neubauten in Zerbst interessierten vor allem die im Jahr 1959 erbauten Häuser an der „Alten Brücke"; es sind mehrgeschossige Wohnhäuser, die im Erdgeschoß teilweise modern ausgestattete Läden verschiedener Art enthalten. Die Häuser haben eine Haltung, die für Zerbst gut paßt. Die noch zu leuchtenden Farben werden durch den Zahn der Zeit gemildert werden. Besonders kritisch wurden die Erker und die Dachanschlüsse betrachtet. Einige Fehler in der Bauausführung fielen unglücklicherweise mit handwerklich nicht gelungenen Detailausbildungen zusammen. Diese kritischen Punkte, die als nicht gelöst erscheinen, mußten daher eine berechtigte Kritik auslösen. Allerdings stellte es sich während der Aussprache heraus, daß sich die Handwerker nicht genau an die Zeichnung gehalten hatten. Abgesehen von den kleinen „Schönheitsfehlern" entsprechen die Wohn- und Ladenbauten in Zerbst durchaus dem Stand unserer Entwicklung und sind im allgemeinen als gelungen anzusehen.

Ein städtebaulicher Lapsus ist allerdings passiert, der im Augenblick nicht zu bereinigen ist. Das erste Haus der

Neubauten neben dem Schloßcafé an der „Alten Brücke" hätte um ein Geschoß höher sein müssen, um einen besseren Übergang vom hohen Altbau zur neuen Bebauung zu schaffen. Im jetzigen Zustand erhält der Altbau Schloßcafé eine Bedeutung, die ihm nicht zukommt und die auch nicht beabsichtigt war.

Die Schlußfolgerungen, die sich aus der Aussprache ergaben, waren vor allem, daß die Details intensiv durchgearbeitet und das Vorstellungsvermögen geschult werden müssen. Darüber hinaus muß besonders dann Obacht gegeben werden, wenn andere Materialien beziehungsweise Konstruktionen als vorgesehen gewählt werden müssen. Bauleitungen und Handwerker neigen manchmal dazu, „auf eigene Faust" gestalten zu wollen. Holtz

Potsdam
Studienfahrt zu historischen Parkanlagen

Die Fachgruppe der Gartenarchitekten der BDA-Bezirksgruppe Potsdam veranstaltete vom 25. bis 27. September 1959 eine Studienfahrt zu einer Reihe historischer Parkanlagen im Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik. Besichtigt wurden bei Dresden die barocken Schloßanlagen von Großsedlitz, Pillnitz und Moritzburg mit ihren späteren Erweiterungen, in der Elbaue bei Dessau der romantische Park Wörlitz und bei Cottbus Pücklers Landschaftspark Branitz.

Das Hauptinteresse der Teilnehmer galt der Untersuchung des Verhältnisses zwischen Architektur und Landschaft als Ausdruck des Raumgefühls der verschiedenen kunsthistorischen Abschnitte. So nachteilig es in mancher Beziehung empfunden werden muß, daß bei den Anlagen des Barocks und Rokokos zumeist nur Teile der ursprünglichen Planungen ausgeführt worden sind, so ermöglicht doch gerade dieser fragmentarische Zustand einen interessanten Einblick in die Überlegungen des Architekten bei der Auswahl und Nutzung des Geländes und bei der Verwendung seiner Gestaltungselemente.

Besonders interessante Raumerlebnisse vermitteln uns die beiden, in ihrer Atmosphäre sehr gegensätzlichen Parke von Großsedlitz und Branitz, wobei der erstere im Sinne der höfischen Zeremonie durchschritten werden will, während der andere ein Spazierengehen voraussetzt. In beiden Anlagen lassen sich überzeugende Raum- und Maßbeziehungen ablesen.

In Großsedlitz liegt dem Plan eine achsiale und symmetrische Ordnung zum Gebäude zugrunde. Gestaltungselemente sind die Parterres mit ihren ornamentalen Schmuckformen, Statuen, Balustraden, den in die tektonische Durchformung einbezogenen Gehölzen und den kunstvollen Treppenanlagen. Dazu kommt in vielfältiger Form das architektonisch gefaßte Wasserbecken mit einer wohldurchdachten Bewegung des Wassers. Wir erleben in Großsedlitz eine sorgfältige Entfaltung und Durchgliederung der Räume und eine ebenso sorgfältig differenzierte Zuordnung der Details. Eine großzügige Raumgestaltung sehen wir auch in Branitz; dominierendes Gestaltungselement ist hier jedoch die Pflanze im Sinne ihrer natürlichen Eigenwirkung. Ebenso wie die architektonische Licht- und Schattenwirkung im Barockgarten ist der malerische Effekt von Licht und Schatten im Landschaftspark bewußt in die Gestaltung einbezogen. Raumbildend ist das Verhältnis der hellen Rasen- und Wasserflächen zu den dunklen Massivs ausgesuchter Gehölze. Die Gebäude sind ein- beziehungsweise untergeordnet.

Aufschlußreich ist auch hier das Studium der Maßstäbe. Zugleich wird durch die Branitzer Planung eine abgrenzende Definition des Parkbegriffes nach der Seite der Landschaft gegeben. Der Besuch dieser historischen Parke, bereichert durch den Vergleich mit den anderen gesehenen Anlagen, vermittelte den Teilnehmern ausgezeichnete Erfahrungen über Möglichkeiten und Grenzen bei der Gestaltung unserer Grünanlagen. Es wäre sicherlich wertvoll, wenn die unmittelbar an der Erhaltung der Anlagen arbeitenden Kollegen in diesem Sinne Untersuchungen veröffentlichen würden. Brehme

Abschluß eines Freundschaftsvertrages

Zwischen der Fakultät Baustoffkunde und Baustofftechnologie der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar und dem VEB Kalk- und Travertinwerk Ehringsdorf wurde am 1. Oktober 1959 ein Freundschaftsvertrag über die Bildung einer sozialistischen Arbeitsgemeinschaft geschlossen. Aus der Erkenntnis, daß neue Arbeitsmethoden die Voraussetzung für die Erfüllung des Siebenjahrplanes bilden und die sozialistische Rekonstruktion die Hauptaufgabe ist, die gegenwärtig sowohl in der Produktion wie in der Ausbildung von Fachleuten vor uns steht, verpflichtet sich die Fakultät Baustoffkunde und Baustofftechnologie unter der Leitung ihres Dekans, Professor Dr. rer. nat. habil. Teodor Schlomka, den VEB Kalk- und Travertinwerk Ehringsdorf bei der sozialistischen Rekonstruktion in seinen verschiedenen Werkabteilungen und bei der Lösung politisch-ideologischer Fragen zu unterstützen, während das Kalk- und Travertinwerk Praktikumsplätze für die Studenten zur Verfügung stellt. Dabei sollen die praktischen Erfahrungen der jungen Arbeiter des Betriebes und das theoretische Wissen der Studenten zu gegenseitigem Nutzen ausgeschöpft werden.

Rechtsspiegel

Die gesetzlichen Bestimmungen über das Bauwesen im Siebenjahrplan

Am Vorabend des 10. Jahrestages der Deutschen Demokratischen Republik hat die Volkskammer als ein Programm des Friedens und des Sieges des Sozialismus das große Gesetz vom 1. Oktober 1959 über den Siebenjahrplan zur Entwicklung unserer Volkswirtschaft in den Jahren 1959 bis 1965 beschlossen. Es ist im Gesetzblatt Teil I Seite 703 ff. verkündet und nimmt dort nahezu 50 Seiten ein. An der Ausarbeitung des Siebenjahrplanes haben Millionen von Menschen aller Schichten und Berufe, Arbeiter, Angestellte, Ingenieure und Wissenschaftler, in Tausenden von Beratungen in den Betrieben, in der Landwirtschaft, in den Volksvertretungen, in den Wirkungsbereichen der Nationalen Front des demokratischen Deutschland mitgewirkt. Der Siebenjahrplan ist der Plan des schaffenden Volkes. Walter Ulbricht hat ihn als den Ausdruck der kollektiven Weisheit von Partei, Regierung und Volk bezeichnet. Der Plan ist das Gesetz unseres Handelns und die Arbeitsgrundlage für alle Staats- und Wirtschaftsorgane. Der Erfolg ihrer Tätigkeit wird an den Ergebnissen seiner Erfüllung gemessen werden.

Der Siebenjahrplan umfaßt die Aufgaben aller Zweige unserer Volkswirtschaft. In seinem Verlauf werden für ihre weitere Entwicklung nicht weniger als 142 Milliarden DM investiert, davon für die Industrie rund 60 Milliarden, für das Verkehrswesen und für die Landwirtschaft je 14 Milliarden und für das große Programm des Wohnungs- und Städtebaus und der damit verbundenen gesellschaftlichen und kommunalen Baumaßnahmen rund 30 Milliarden DM. Bei der großen Bedeutung des Bauwesens als Schlüsselindustrie für das Entwicklungstempo aller Zweige unserer Wirtschaft, zum anderen aber auch für die sozialistische Umgestaltung unserer Städte und Dörfer und damit für die Verbesserung der Lebenslage der Bevölkerung bilden die sich mit ihm befassenden Abschnitte naturgemäß einen wichtigen Bestandteil im Gesamtverband des vorliegenden Gesetzeswerkes. Das Gesetz baut insoweit auf den Festlegungen des Ministerratsbeschlusses vom 4. Juni 1959 über den Plan der sozialistischen Umwälzung des Bauwesens auf. Auf der Grundlage der sozialistischen Umgestaltung ordnet das Gesetz die Weiterentwicklung der Bauproduktion mit dem großen Ziel an, bis 1965 den Wohnungsbau gegenüber 1958 auf das 1,8fache, die ländlichen Bauten auf das 2,2fache, den Industriebau und den Tiefbau auf das 2,5fache und die baulichen Reparaturleistungen auf mindestens das 1,5fache zu steigern. In der volkseigenen Bauindustrie sind im Siebenjahrplan etwa 1,7 Milliarden DM zu investieren. Sie sind hauptsächlich für die Erweiterung und Modernisierung des Maschinenparks, insbesondere für die Komplettierung und Neuanschaffung von Maschinenkomplexen zur

Industrialisierung des Bauens zu verwenden. Durch die umfassende Veränderung der technischen Basis und der Technologie der Bauwirtschaft im Zuge der sozialistischen Rekonstruktion muß die Arbeitsproduktivität in der volkseigenen Bauindustrie im Siebenjahrplan auf 227 Prozent steigen. Am Ende des Jahres 1965 wird eine Jahresbauproduktion von 11,8 Milliarden DM gegenüber 5,7 Milliarden DM im Jahre 1958 stehen. Auch für die Bruttoproduktion der Baumaterialienindustrie als eine der Voraussetzungen für die schnelle Steigerung der Bauproduktion ist eine Erhöhung auf 234 Prozent vorgesehen. Zur Sicherung ihrer Produktionsziele werden in der volkseigenen Baustoffindustrie in sieben Jahren 2 Zementwerke, 1 Asbest- und 2 Gasbetonwerke, 46 kombinierte Gleitfertigeranlagen für Wandblöcke und Spannbetonplatten, 15 Fertigungsstätten für Industriefertigteile, 50 Großplattenwerke, 19 Anlagen für großflächige Dachbedeckungselemente, 20 Anlagen für die Gewinnung und Bearbeitung von Natursteinen, 15 Anlagen für Leichtzuschlagstoffe, 2 Steinzeugwerke, 3 Vibrationswalzanlagen und 2 Mastenwerke gebaut.

Die weitere Vervollkommnung der industriellen Bauweise wird zunehmend im Zeichen des Übergangs von der 750-kg-Großblockbauweise zur 2-t- und 5-t-Montage- und Skelettbauweise und der Gewichtsverringerung der Bauten und Bauteile, namentlich der großformatigen Bauelemente, stehen. Was den Wohnungsbau betrifft, so soll hier der Anteil der Montagebauweise im Jahre 1965 80 Prozent gegenüber 50 Prozent im Industriebau erreichen. Bereits 1961 soll der Anteil der Serienfertigung nach Takten im Wohnungsbau 70 Prozent betragen. Diese Industrialisierung erfordert eine weitgehende Konzentration der Standorte. In den Städten sollen möglichst 250 Wohnungen und in den ländlichen Gemeinden mindestens 20 Wohnungen an einem Standort gebaut werden. Die Wohnhäuser sind in den Städten vorwiegend viergeschossig, auf dem Lande möglichst dreigeschossig zu errichten. Über den vorerwähnten Beschluß des Ministerrates vom 4. Juni 1959 hinaus, der bis 1965 die Schaffung von mindestens 764000 Wohnungen, das heißt Wohnraum für mehr als 2,5 Millionen Menschen, vorsah, legt das Gesetz die Errichtung von wenigstens 772000 Wohnungen fest, wovon 691000 Neubauten sein werden, während die übrigen durch Um- oder Ausbau oder durch Rückführung zweckentfremdet genutzter Räume gewonnen werden sollen. Bis zum Ende des Siebenjahrplanes sind auch die Zentren unserer zerstörten Städte im wesentlichen wiederaufzubauen, wobei als besonders wichtig die Wiederherstellung in Berlin, Leipzig, Dresden, Karl-Marx-Stadt, Magdeburg, Rostock, Gera, Dessau, Frankfurt (Oder) und Neubrandenburg gekennzeichnet wird. Mit dem Bau der Wohnungen muß, entsprechend den Aufgaben des sozialistischen Städtebaus, die Schaffung solcher Versorgungseinrichtungen verbunden sein, die das Leben der Menschen, besonders die Arbeit der Frauen, erleichtern. Am gesamten Wohnungsbau werden die sozialistischen Wohnungsbaugenossenschaften 1965 zu etwa 62 Prozent beteiligt sein. Eine bedeutsame Rolle spielen die baulichen Instandsetzungs- und Instandhaltungsmaßnahmen. Das Gesetz fordert eine kontinuierliche und komplexe Instandsetzung ganzer Straßenzüge und Wohngebiete, um die mechanisierte und spezialisierte Ausführung der Arbeiten zu ermöglichen und zugleich beschleunigt das Gesamtbild unserer Straßen und Plätze zu verschönen. Die örtlichen Organe sind verpflichtet, dazu umfassende Reparaturprogramme auszuarbeiten und die dafür notwendigen finanziellen Maßnahmen festzulegen.

Die Durchführung der Baumaßnahmen des Siebenjahrplanes verlangt große Anstrengungen. Die Volkskammer hat das ganze Volk aufgerufen, alle Kenntnisse und Fähigkeiten für die Erreichung der hohen Ziele des Planes einzusetzen. Auch im Bauwesen kommt es darauf an, alle Kräfte einschließlich derjenigen des Nationalen Aufbauwerkes auf die allseitige Erfüllung der im Bauwirtschaftsplan enthaltenen Bauaufgaben zu konzentrieren. Dazu bedarf es auch der Beobachtung einer strengen Plandisziplin. Die Staats- und Wirtschaftsorgane, darunter besonders die Räte der Bezirke und Kreise, sind dafür verantwortlich, daß die festgelegten Bauvolumen nicht überschritten werden. Sie haben zu kontrollieren, daß Baukapazitäten und Baumaterialien nur für geplante Bauvorhaben eingesetzt werden. Außerplanmäßige Bauten sind zu verhindern, die volkswirtschaftlich wichtigsten Vorhaben dagegen an der Spitze der Objektlisten zu führen.

Im fünften großen Abschnitt (E) legt das Gesetz unter jeweiliger Hervorhebung ihrer speziellen baulichen Aufgaben die Entwicklung der Bezirke mit Berlin als der Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik an der Spitze fest. Die politische, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der Hauptstadt muß, wie das Gesetz in Würdigung der Stellung Berlins in der Welt betont, ganz besonders auf die zukunftsfrohe Perspektive des Sozialismus gerichtet sein und soll die allseitige Überlegenheit der sozialistischen Ordnung über das kapitalistische System unter den komplizierten Bedingungen der gespaltenen Stadt veranschaulichen. Das kommt auch in ihren Bauaufgaben zum Ausdruck. Neben dem Neubau von 73000 Wohnungen in Berlin umfaßt der Siebenjahrplan hier unter vielen weiteren Maßnahmen die Bebauung der Straße Unter den Linden vom Brandenburger Tor bis zum Marx-Engels-Platz, wobei der historische Charakter zu wahren ist, ferner die Gestaltung des Marx-Engels-Platzes und des Alexanderplatzes sowie die Fortführung der Stalinallee über den Alexanderplatz hinaus bis zum Strausberger Platz. Aus der Fülle der Großbauvorhaben anderer Bezirke seien hier lediglich die Großkraftwerke Lübbenau, Vetschau und (ab 1963) Bärwalde, der Überseehafen Rostock und die Fortführung des Kombinats Schwarze Pumpe erwähnt.

Die wichtigste Form des Kampfes um die Steigerung der Arbeitsproduktivität ist gegenwärtig die sozialistische Rekonstruktion. Sie besteht in der rationellsten Organisation der Produktion auf der Basis des höchsten Standes von Wissenschaft und Technik unter der vollen Nutzung der schöpferischen Initiative der Werktätigen und ist in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erreichbarkeit der hohen Ziele unseres Planes zu sehen. Sie muß zugleich zur Erleichterung der Arbeitsbedingungen durch Beseitigung der schweren körperlichen Arbeit führen. Die Brigaden der sozialistischen Arbeit und die sozialistischen Gemeinschaften sind der Schlüssel zur Lösung der Fragen dieser Entwicklungsetappe. Angesichts der entscheidenden Bedeutung der Rekonstruktion enthält das Gesetz über den Siebenjahrplan als besondere Anlage eine eingehende „Richtlinie zur sozialistischen Rekonstruktion der wichtigsten Betriebe und Zweige der Industrie, des Bauwesens, des Verkehrs- und Nachrichtenwesens sowie des Großhandels in der Deutschen Demokratischen Republik". Diese Richtlinie ist eine wichtige Anleitung zum Handeln. „Jeder Betrieb", so sagt sie wörtlich, „steht vor der Aufgabe, maximal Zeit zu gewinnen und auf der Grundlage der gegebenen Möglichkeiten in kürzester Frist die Ergebnisse seiner Arbeit zu verbessern. Nichts ist auf morgen zu verschieben, was heute noch getan werden kann. Alle Maßnahmen sind dem Ziel unterzuordnen, eine hohe Steigerung der Arbeitsproduktivität zu erreichen, die Produktion schnell zu erhöhen und bei niedrigsten Selbstkosten die beste Qualität zu garantieren." Die Richtlinie legt im einzelnen die Methoden und Aufgaben der sozialistischen Rekonstruktion dar. Die Voraussetzungen der rationelleren Produktionsorganisation sind die Typisierung und Standardisierung sowie die Konzentration der Produktion und die Spezialisierung der Betriebe. Die in den Betrieben und Wirtschaftsorganen ausgearbeiteten Rekonstruktionspläne müssen fortlaufend durch neue Erkenntnisse ergänzt werden, die das Leben in seiner unaufhörlichen Entwicklung ständig aufwirft. Auch der sozialistische Wettbewerb ist auf die Ziele der Rekonstruktion zu orientieren. Ihre Ergebnisse sind dazu bestimmt, Westdeutschland zu überholen und den Lebensstandard unserer Werktätigen weiterhin entscheidend zu verbessern.

Am 20. Oktober 1959 hat der Vorsitzende der Staatlichen Plankommission den Räten der Bezirke auf der Grundlage des Gesetzes die staatlichen Aufgaben für die Entwicklung ihrer Zweige und Bereiche im Siebenjahrplan übergeben.

Dr. Linkhorst



Freie Kapazität

für 1960

in der Ausführung von künstlerischen Mosaikarbeiten in Keramik, Glas und Naturstein nach Angaben oder eigenen Entwürfen

VEB FLIESEN UND OFENBAU
Abteilung Entwurf und Mosaik

Berlin-Lichtenberg, Kriemhild-Straße 13-16, Tel. 55 53 51

Wer liefert was?

Zeile, 63 mm breit, monatlich 1,80 DM bei Mindestabschluß für ein halbes Jahr

Akustische Isolierungen



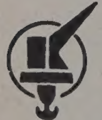
Löbau/Sa., Günther Jähne KG, Vorwerkstr. 5, Tel. 37 49

Asphaltbeläge

Karl-Marx-Stadt, Otto Hempel, Inh. Horst Hempel, Ausführung sämtlicher Asphaltarbeiten, Salzstr. 29, Tel. 3 23 82

Leipzig, Asphaltwerk Rob. Emil Köllner, Bitumenfußbodenbelag AREKTAN gemäß DIN 1996 für Straßen, Industriebau usw. N 24, Abtnaundorfer Straße 56, Tel. 6 55 62

Aufzugs- und Maschinenbau



Leipzig, VEB Schwermaschinenbau S. M. KIROW, Leipzig W 31, Naumburger Straße 28, Tel. 4 41 21, FS 05 12 59
Personenaufzüge, Lastenaufzüge sowie Kranken- und Kleinlastenaufzüge

Aufzüge



Leipzig, Willy Arndt Kom.-Ges. Aufzügefabrik, Aufzüge für Personen- und Lastenbeförderung, N 25, Mockauer Straße 11—13, Tel. 5 09 07

Bauglas



Hosena/Lausitz, VEB Glaswerk, Prismenplatten für begeh- und befahrbare Oberlichte für Industriebauten

Baukeramik



Meißen/Sa., VEB Plattenwerk „Max Dietel", Neumarkt 5, Tel. 34 51

Betonfertigteile

Bad Liebenwerda, Liebenwerdaer Betonwarenfabrik Paul Weiland KG, Schloßäcker Str. 9, Telefon 5 27. Fertigteile für Hausschornsteine

Beton- und Stahlbetonbau



Berlin-Grünau, Chemische Fabrik Grünau (Tel. 64 40 61)
Bautenschutzmittel
Korrosionsschutz
Technische Beratung kostenlos

Bodenbeläge

Auerbach i. V., Bauer & Lenk KG, Parkett-Fabrik, Karl-Marx-Straße 45, Tel. 27 05



Berlin N 4, Erich Klockow, Benzin-, Öl- und Dieselkraftstoff-beständiger Fußboden, Luisenstr. 14/15, Fernruf 42 47 82

Berlin-Friedrichsfelde, KEDU-Spezial-Hartbeton-Material, Schloßstraße 34, Tel. 55 41 21



Berlin-Niederschönhausen, „Steinholz"-Köhler, Steinholz- und Linoleumlegerei, Holzbetonwerk, Blankenburger Straße 85/89, Tel. 48 55 87 und 48 38 23

Dresden, Baustoff-Haupold, Fußbodenspezialbetrieb, A 1, Kohlenbahnhof, Einfahrt Bauhofstr., Tel. 4 59 12

Dresden, Otto Reinsch, Cellubit-Papierstein, Betex-Kunstharzspachtel u. a., Industriegelände, Tel. 5 41 75

Dresden, Rowid-Gesellschaft Dietz & Co., Rowidfußböden, Spachtelbeläge, Porenrowid-Baufertigteile, Ruboplastic-Spannteppiche, Bautzner Straße 17, Tel. 5 33 23

Forst/Lausitz, Produktionsgenossenschaft der Fußbodenleger, Rowid-Fußböden, Spachtelbeläge und PVC-Bodenbeläge, Muskauer Straße 50, Tel. 4 49

Hirschfeld, Kr. Zwickau/Sa., Parkettfabrik Hirschfeld Produktionsstätte der Firma Bauer & Lenk KG, Auerbach i. V., Tel. Kirchberg 3 57

Hohenfichte, Kr. Flöha/Sa., „Parkettfabrik Metzdorf", Herbert Schwarz, Tel.: Augustusburg 2 19

Karl-Marx-Stadt S 8, PGH-Fußbodenbau, Dura-Steinholzfußböden, Linolestriche, PVC- und Spachtelbeläge, Industrieböden, Rosa-Luxemburg-Straße 8, Ruf 5 10 49

Oberlichtenau, Michael's PVA-Fußbodenspachtel — ein fugenlos glatter, trittfester und raumbeständiger Spachtelbelag für alle unnachgiebigen Unterböden. Beratung durch das Lieferwerk Chem.-techn. Werke Böhme & Michael, Oberlichtenau, Bez. Karl-Marx-Stadt

Brunnenbau

Elsterwerda, Otto Schmalz KG, Elsterstraße 1, Großbrunnenbau, Tiefbohrungen, Baugrundbohrungen, Grundwasserhaltungen, Horizontalbohrungen

Bücher — Zeitschriften

Berlin, Buchhandlung Handel und Handwerk Erwin Röhl, N 4, Chausseestraße 5, Tel. 42 72 63

Berlin, Buchhandlung für Kunst und Wissenschaft, kostenloser Prospektversand, W 8, Clara-Zetkin-Straße 41

Bürogeräte



Dresden, Philipp Weber & Co., KG, Arbeitsplatzleuchten, Telefon-Scherenschwenkarme, Chemnitzer Straße 37, Tel. 4 69 47

Dachanstriche

Coswig, Bez. Dresden, VEB (K) Dachpappen- und Isolierstoffwerke, Tel. Dresden 7 32 51

Wer liefert was?

Zeile, 63 mm breit, monatlich 1,80 DM bei Mindestabschluß für ein halbes Jahr

Dachklebemasse

Coswig, Bez. Dresden, VEB (K) Dachpappen- und Isolierstoffwerke, Tel. Dresden 7 32 51

Estriche und Steinfußböden



Berlin-Niederschönhausen, „Steinholz"-Köhler, Steinholz und Linoleumlegerei, Holzbetonwerk, Blankenburger Straße 85/89, Tel. 48 55 87 und 48 38 23

Leipzig, Iwan Otto Kochendörfer, Papiersteinfußböden, C 1, Str. d. Befreiung 8. Mai 1945 Nr. 25, Tel. 6 38 17

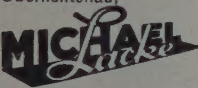
Leipzig, Gerhard Tryba, Terrazzofußböden, Spezialböden für Rollschuh-Laufbahnen, W 31, Naumburger Straße 45, Tel. 4 18 11

Farben und Lacke



Berlin-Grünau, Chemische Fabrik Grünau (Tel. 64 40 61) Silikatfarben Technische Beratung kostenlos

Oberlichtenau,



chem. tech. Werke Böhme & Michael Lack- und Farbenfabrik Oberlichtenau, Bez. Karl-Marx-Stadt

bieten jederzeit Beratung in allen Fragen der zeitgemäßen Anstrichtechnik

Fenster



Neukirchen/Erzgeb., Carl-Friedrich Abstoß, KG mit staatlicher Beteiligung, Spezialfabrik für Rolläden aus Holz und Leichtmetall, Präzisions-Vdl.-Anlagen mit elektr.-mot. Antrieb, Springrollos, Holzdrahtrollos, durchsichtige Sonnenschutzrollos, Leichtmetall-Jalousien „Lux-perfekt", Markisoletten, Rollschutzwände Karl-Marx-Straße 11, Tel.: Karl-Marx-Stadt 3 71 30

Fensterbeschlag



Schmalkalden/Thür. Wald, Joseph Erbe KG, Striegelfabrik, gegr. 1796, Dreh-Kipp-Fensterbeschlag — die ideale Belüftung —

Festhartbeton

Leipzig, Weise & Bothe, Duromit, Festhartbeton, W 43, Bahnhof Knauthain, Ladestraße

Flachglasveredelung

Hoyerswerda/OL, Erich Bahrig, Flachglasveredelung, Möbelglas, Beleuchtungsglas, Glasbiegerei, Kozorstraße 3

Weißwasser/OL, Otto Lautenbach, Flachglasveredelung, Gablenzer Weg 18
Spezialität: Möbelgläser, Küchengläser, Türgläser

Fotobücher — Fotozeitschriften

Halle (Saale), fotokinoverlag-halle, Mühlweg 19

Fugenvergußmasse

Coswig, Bez. Dresden, VEB (K) Dachpappen- und Isolierstoffwerke, Tel. Dresden 7 32 51

Fußbodenbelag



Peitz/NL, Johannes Raunick, Lignoplast-Werk, Fußboden- und Wandverkleidungen aus Edelholzabfällen, Ziegelstraße 10, Tel. 3 75

Fußbodenpflegemittel



Lutherstadt Wittenberg, Rothemarkt 7-9
Sigella — Bohnerwachs
Noxon — Hartwachs
Noxon — Steinholzpaste
EB 7 — insektizide Bohnerpaste
Emulwachs — für Gummibeläge

Gartenplastiken

Rochlitz/Sa., Gebrüder Heidl, Tel. 1 31 Gartenplastiken aus Natur- und Betonwerksteine, Katalog frei

Gewerbliche und industrielle Einrichtungen



Friedrichroda/Thür. Ewald Friederichs, Verdunkelungsanlagen, Filmwände, Sonnenschutzrollos, Tel. 3 81 und 3 82



Neukirchen/Erzgeb., Carl-Friedrich Abstoß, KG mit staatlicher Beteiligung, Spezialfabrik für Rolläden aus Holz und Leichtmetall, Präzisions-Vdl.-Anlagen mit elektr.-mot. Antrieb, Springrollos, Holzdrahtrollos, durchsichtige Sonnenschutzrollos, Leichtmetall-Jalousien, „Lux-perfekt", Markisoletten, Rollschutzwände Karl-Marx-Straße 11, Tel.: Karl-Marx-Stadt 3 71 30

Glasvlies-Dachbelag

Coswig, Bez. Dresden, VEB (K) Dachpappen- und Isolierstoffwerke, Tel. Dresden 7 32 51

Harmonika-Türen

Karl-Marx-Stadt, Max Schultz, Tel. 4 03 23

Hartbeton

Berlin-Friedrichsfelde, K E D U-Spezial-Hartbeton-Material, Schloßstraße 34, Tel. 55 41 21

Haustechnik



Leipzig, VEB Montagewerk, Leipzig C 1, Bitterfelder Straße 19, Ruf 5 07 57

Werk II
Dresden, VEB Montagewerk Leipzig
Dresden A 45, Pirnaer Landstraße 23
Ruf: 2 82 50

Wir montieren:
Heizungs-, Lüftungs- und Rohrleitungs-Anlagen, Be- und Entwässerungen, Glas- und sanitäre Anlagen.
Spezialbetrieb für die Einrichtung von Krankenhäusern, Kliniken und Kulturhäusern

Heizungsbau

Cottbus, Ing. Hans Kopf, Heizungsbau und Rohrleitungsbau, Rennbahnweg 7, Tel. 27 11

Karl-Marx-Stadt, Dipl.-Ing. Paul Schirner, KG, wärmetechnische Anlagen, Freiberger Straße 20, Ruf 4 06 61

Holz und Holzplatten

Leipzig, Rohstoffgesellschaft für das Holzgewerbe, Nachf. Frank & Co., Sperrholztüren, Holzspanplatten, C 1, Wittenberger Straße 17, Tel. 5 09 51

Waldheim/Sa., Rockhausen, Ernst, Söhne,



Postfach 36, Tel. 36, Holzprofilleisten mit jedem beliebigen Metallbelag Ladeneinrichtungen

Industriefußböden

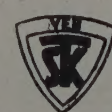
Freital I, Deutsche Xylolith-Platten-Fabrik, Fußbodenplatten nur für Industrie, Tel.: Dresden 88 12 75

Karl-Marx-Stadt S 8, PGH-Fußbodenbau, Dura-Spezial-Hartfußböden, Rosa-Luxemburg-Str. 8, Ruf 5 10 49

Industrielle Einrichtungen



Apolda, VEB (K) Metallbau und Labormöbelwerk (komplette Laboreinrichtungen, auch transportable Bauweise)



Krauschwitz/OL, VEB Steinzeugwerk Krauschwitz, Säurefeste Laborbecken, Entwicklungströge, Auskleidungsplatten und andere Artikel der Baukeramik

Zwickau/Sa., VEB Zwickauer Ladenbau, moderne Ladenausbauten, Ossietzkystraße 5, Ruf 28 30

Isolierungen



Berlin-Grünau, Chemische Fabrik Grünau (Tel. 64 40 61) Schutzanstriche auf Bitumen- und Steinkohlenteerbasis Technische Beratung kostenlos



Hermsdorf/Thür., W. Hegemann & Söhne, Hematect-Werk, alle bituminösen Sperrstoffe nach DIN und AIB. Falzdichtungen von Betonrohrkanälen bis zu den größten Dimensionen durch Hematect-Sperrgürtel.

Isolierungen Kälte und Wärme

Dresden, Isolierungen für Kälte und Wärme, Rheinhold & Co., in Verw., N 23, Gehestr. 21, Tel. 5 02 47

Karl-Marx-Stadt, Otto Westhoff, KG, Isolierungen für Kälte und Wärme, Turnstr. 6, Tel. 5 19 30

Installationstechnik



Halle/Saale, VEB Montagewerk

Ausführung und Projektierung
Warmwasser-, Heißwasser- und Dampfheizungen, Be- und Entwässerungen, Gas- und Warmwasserleitungen, sanitäre Einrichtungen

C 2, Böllberger Weg 85, Tel. 71 51

Kachel- und Wandplatten-Verlegung

Oberlichtenau, Michael's Granatina-Dichtung B 10 150 besitzt außergewöhnliche Klebwirkung und ist im Bausektor universell anwendbar beim Verkleben von Holz, Pappe, Glas, Metall, Gips, Mauerwerk, Keramik usw.
Besonders geeignet zum Verkleben abgefallener bzw. neu zu verlegender Wandplatten und Kacheln. Alle technischen Einzelheiten auf Anfrage durch das Lieferwerk
Chem.-techn. Werke, Böhme & Michael Oberlichtenau, Bezirk Karl-Marx-Stadt

Kegelsportanlagen

Karl-Marx-Stadt, Otto Hempel, Inh. Horst Hempel, Asphaltkegelbahnen nach Bundesvorschrift, Salzstr. 29, Tel. 3 23 82

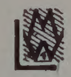
Kessel-Einmauerung

Gera/Thür., Louis Fraas & Co., Laasener Straße 6, Tel. 66 00

Kinoanlagen

Dresden, VEB Kinotechnik Dresden, Kinoanlagen, A 20, Oskarstraße 6, Tel. 4 20 57 und 4 66 07

Kleiderschränke



Bad Liebenwerda, Möbelwerke Liebenwerda, Rieger, Kaufmann & Co., OHG, Spezial-Fabrik für Kleiderschränke, Postfach 17, Fernruf 3 53

Klebemittel

Oberlichtenau, Spezial-Kleber aus der Produktion Chem.-techn. Werke Böhme & Michael, Oberlichtenau, Bez. Karl-Marx-Stadt

1. **Für Bahnenbelag** (Kunststoff-Folie, PVC, Linoleum usw.) Michael's Spezial-Kleber L 248 und S-036
2. **Für Kacheln und Wandplatten** Michael's Granatina-Dichtung B 10 150
3. **Für Parkett-Verklebung** Michael's Parkett-Zementit C 10 210/C 10 693

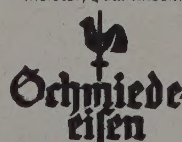
Kulturwaren



Floh/Thür., Wilhelm Weisheit, Werkstätten für kunstgewerbliche Schmiedearbeiten in Verbindung mit Keramik, Tel.: Schmalkalden 479 (24 79)

Kunsthandwerk

Doberlug (S), Max Stein, Kunstintarsienschneidemeister, Qualitätseinlagen jeder Art. Gegründet 1919



Friedrichroda/Thür., Georg Reichert, Kunstschmiede, Schmiedearbeiten für die zweckdienende Innen- u. Außenarchit., i. Schmiedeeisen u. Metall. Entwürfe — Entwicklungsarbeiten

Leipzig, Max Gottschling, Holzeinlegearbeiten (Intarsien), W 31, Ernst-Mey-Straße 20, Tel. 5 12 15

Muskau/Oberlausitz, Erna Pfitzinger, Keramiken für Haus und Garten, Anfertigung auch nach Zeichnung. Telefon Muskau 84

Zeile, 63 mm breit, monatlich 1,80 DM bei Mindestabschluß für ein halbes Jahr

Kunststoffbeläge

Berlin-Niederschönhausen, „Steinholz"-Köhler KG, Kunststoffbeläge, Blankenburger Straße 85/89, Tel. 48 55 87 und 48 38 23

Ladenbau



Bernsdorf/OL, VEB (G) Leichtmetallbau, Konfektionsständer, Garderobenständer, Vitrinen, Preisständer, Sitzgarnituren, sämtliche Möbel aus Leichtmetall, Tel.: Bernsdorf 209

Waldheim/Sa., Rockhausen & Co., KG, Fabrik für Ladeneinrichtungen, Niederstadt 7, Tel. 1 73

Lampenschirme

Magdeburg-S., VEB (K) Loma, geschmackvolle Lampenschirme, Halberstädter Straße

Leichtbauplatten

Groitzsch, Bez. Leipzig, Tel. 2 24 VEB (K) Leichtbauplattenwerk, Zementgebundene Holzwolle-Leichtbauplatten zu beziehen über: VEB Baustoffversorgung

Leichtmetall-Jalousien



Neukirchen/Erzgeb., Carl-Friedrich Abstoß, KG mit staatlicher Beteiligung, Spezialfabrik für Rolläden aus Holz und Leichtmetall, Präzisions-Vdl.-Anlagen mit elektr.-mot. Antrieb, Springrollos, Holzdrahtrollos, durchsichtige Sonnenschutzrollos, Leichtmetall-Jalousien „Lux-perfekt", Markisoletten, Rollschutzwände, Karl-Marx-Straße 11, Tel.: Karl-Marx-Stadt 3 17 30

Linoleumestriche



Berlin-Niederschönhausen, „Steinholz"-Köhler KG, Linoleumestriche und schwimmende Estriche, Blankenburger Straße 85/89, Tel. 48 55 87 und 48 38 23

Lufttechnische Anlagen

Leipzig, Marcus Helmbrecht & Co., luftechn. Anlagen für alle Industriebauten, O 27, Glafeystr. 19, Ruf 63060

Markisen



Elsterwerda (Sa.), Gebr. Heinrich Markisen aller Art Gegründet 1900

Maurer-Isolieranstriche

Coswig, Bez. Dresden, VEB (K) Dachpappen- und Isolierstoffwerke, Tel. Dresden 7 32 51

Modellbau

Plauen/Vogtl., Wolfgang Barig, Architektur- und Landschafts-Modellbau — Technische Lehrmodelle und Zubehör, — Friedensstraße 50, Fernruf 9 27

Möbelspiegel

Weißwasser (O.-L.), Lausitzer Spiegelfabrik, Anfertigung von Spiegeln aller Art, insbesondere Spiegelgarnituren f. d. Möbelindustrie, Wandspiegel, Kleinspiegel f. d. Etuifabrikation. Glasschiebetüren mit Goldzierschliff, Glasauflegeplatten usw.

Naturstein

Löbau/Sa., VEB (K) Ostsächsische Natursteinwerke, Fernruf: Löbau 32 78/32 79 Der leistungsfähige Betrieb der Natursteinindustrie. Wir fertigen Bauwerkstücke in allen Verarbeitungsarten, Innen- und Außenverkleidungen, Spezialität Fußbodenplatten in verschiedenen Materialien und Verarbeitungen. Mit Kostenanschlägen und technischen Beratungen stehen wir zur Verfügung.

Ofenkacheln



Meißen/Sa., VEB Plattenwerk „Max Dietel", Neumarkt 5, Tel. 34 51

Parkettverlegung

Oberlichtenau, Michael's Parkett-Zementit C 10210/ C 10693 zum Verlegen und Ankleben von Dünn- nud Mosaik-Parkett mit schnellem Antrocknungsvermögen bei gleichzeitiger Beibehaltung einer höchstmöglichen Dauerelastizität und Alterungsbeständigkeit. Alle technischen Einzelheiten durch Anfrage bei dem Lieferwerk
Chem.-techn. Werke Böhme & Michael Oberlichtenau, Bezirk Karl-Marx-Stadt

Profilglas



Pirna-Copitz, VEB Guß- und Farbenglaswerke, Telefon: 6 57 „Copilit" Profilglas für Bedachung, Trennwände und Industrieverglasungen.

Putz und Stuck

Crimmitschau/Sa., Winkler & Neubert, Stuck- und Rabitzarbeiten, Karlstraße 13, Tel. 29 96

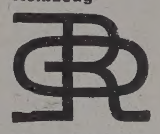
Karl-Marx-Stadt, PGH Stukkateure, Putz-, Stuck- und Rabitzarbeiten, Kunstmarmor, Trockenstuck, S 6, Straßburger Str. 31, Tel. 3 52 81

Rauchgas- und andere Entstaubungsanlagen



Krauschwitz (O.-L.), Gebrüder Kreisel & Co. Maschinenfabrik u. Eisengießerei, Drahtwort Feuerzug, Ruf: Muskau 22/164 Rauchgas- und andere Entstaubungsanlagen: Projektierung, Konstruktion, Produktion, Montage

Reißzeug



Karl-Marx-Stadt S 8, E. O. Richter & Co., GmbH, Präzisionsreißzeug-Fabrik, Original Richter „Das Präzisions-Reißzeug", Melanchthonstraße 4/8 Telefon: 4 02 90 u. 4 04 26, Telegr.: Richterwerk

Rohrleitungsbau

Cottbus, Ing. Hans Kopf, Heizungsbau und Rohrleitungsbau, Rennbahnweg 7, Tel. 27 11

Rolläden



Forst/Lausitz, W. Spaarschuh, Rolläden- und Jaulousiefabrik, gegründet 1833, Tel. 2 12



Neukirchen/Erzgeb., Carl-Friedrich Abstoß, KG mit staatlicher Beteiligung, Spezialfabrik für Rolläden aus Holz und Leichtmetall, Präzisions-Vdl.-Anlagen mit elektr.-mot. Antrieb, Springrollos, Holzdrahtrollos, durchsichtige Sonnenschutzrollos, Leichtmetall-Jalousien „Lux-perfekt", Markisoletten, Rollschutzwände Karl-Marx-Straße 11, Tel.: Karl-Marx-Stadt 3 71 30

Rostschutzanstriche

Coswig, Bez. Dresden, VEB (K) Dachpappen- und Isolierstoffwerke, Tel. Dresden 7 32 51

Röntgen-Elektro-Med.-Apparate

Hermsdorf/Thür., Ing. Herbert Patzer, Tel. 4 98

Sonnenschutzrollos



Bernsdorf/OL, VEB (G), Leichtmetallbau, Herstellung von Springrollos, Telefon: Bernsdorf/OL 209



Friedrichroda/Thür., Ewald Friederichs, Sonnenschutzrollos, Tel. 3 81 und 3 82



Neukirchen/Erzgeb., Carl-Friedrich Abstoß, KG mit staatlicher Beteiligung, Spezialfabrik für Rolläden aus Holz und Leichtmetall, Präzisions-Vdl.-Anlagen mit elektr.-mot. Antrieb, Springrollos, Holzdrahtrollos, durchsichtige Sonnenschutzrollos, Leichtmetall-Jalousien, „Lux-perfekt", Markisoletten, Rollschutzwände Karl-Marx-Straße 11, Tel.: Karl-Marx-Stadt 3 71 30



Brandis, Bezirk Leipzig, Säurebau Byczkowski KG, säurefeste und flüssigkeitsdichte Fußboden- und Behälterauskleidungen für die chemische und metallurgische Industrie. Projektierungen und Beratungen

Schornsteinbau

Cottbus, Ernst Paulick, Schornstein- und Feuerungsbau, Bahnhofstraße 7, Telefon 44 35

Gera/Thür., Louis Fraas & Co., Laasener Straße 6, Tel. 66 00

Sperrholztüren

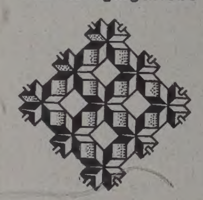
Leipzig, Rohstoffgesellschaft für das Holzgewerbe, Nachf. Frank & Co., Sperrholztüren, Holzspanplatten, C 1, Wittenberger Straße 17, Tel. 5 09 51

Sportanlagen



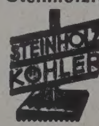
Berlin N 4, Erich Klockow, Rollschuh- und Radrennbahnen, Luisenstr. 14/15, Fernruf 42 47 82

Staussziegelgewebe



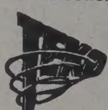
Peitz/NL, Stauss & Ruff, KG mit staatl. Bet., Tel. 2 70, Staussziegelgewebe — der Universalputzträger für Außen- und Innenwände, Deckenuntersichten, tragende Deckenausbildungen, horizontale, vertikale, geneigte, ebene und gekrümmte Flächen, Gewölbe, Gesimse, Ummantelungen, Rohr-, Bündel- u. Schlitzverkleidungen, Isolierungen, Trockenlegungen und Fassadenrenovierung, statisch anwendbar, feuerfest, unveränderlich, formbar, schalldämmend, raumfest für alle Putzarten

Steinholzfußböden



Berlin-Niederschönhausen, „Steinholz"-Köhler KG, Steinholz- und Linoleumlegerei, Holzbetonwerk, Blankenburger Straße 85/89, Tel. 48 55 87 und 48 38 23

Technischer Korrosionsschutz



Leipzig, VEB Säurebau — Technischer Korrosionsschutz, Säurebau, säure- und laugenfeste Auskleidungen für sämtliche korrosionsgefährdeten Anlagen, Goethestraße 2, Telex 05 14 76

Terrazzo-Material

Waldheim/Sa., R. Naumann, Rohmaterial für Betonwerkstein und Terrazzo, Tel. 152

Teppiche



Oelsnitz (Vogtl.), VEB Halbmond-Teppiche Wir fertigen: Durchgewebte Doppelplüsch-, Tournay-, Axminster-, Stickteppiche, Brücken, Läufer, Auslegware, Bettumrandungen, Teppiche bis 12 m Breite und beliebiger Länge ohne Naht

WURZNER
WTF
TEPPICHE

Wurzen/Sa., VEB Wurzner Teppichfabrik Wir liefern Teppiche, Läufer und Bettumrandungen in moderner und orientalischer Musterung. Unsere Spezialität: Läufer und Auslegeware

Tiefbohrungen

Elsterwerda, Otto Schmalz, KG, Elsterstraße 1, Großbrunnenbau, Tiefbohrungen, Baugrundbohrungen, Grundwasserhaltungen, Horizontalbohrungen

Trinkwasserbehälter-Anstriche

Coswig, Bez. Dresden, VEB (K) Dachpappen- und Isolierstoffwerke, Tel. Dresden 7 32 51

Türwechselsprechanlagen



Berlin-Weissensee, Lehderstraße 24/25 Tel.: 56 16 95 Ab 1961 lieferbar!

Verdunkelungsanlagen



Friedrichroda/Thür. Ewald Friederichs, Verdunkelungsanlagen, Tel. 381 u. 382

Neukirchen/Erzgeb., Carl-Friedrich Abstoß, KG mit staatlicher Beteiligung, Spezialfabrik für Rolläden aus Holz und Leichtmetall, Präzisions-Vdl.-Anlagen mit elektr.-mot. Antrieb, Springrollos, Holzdrahtrollos, durchsichtige Sonnenschutzrollos, Leichtmetall-Jalousien „Lux-perfekt", Markisoletten, Rollschutzwände Karl-Marx-Straße 11, Tel.: Karl-Marx-Stadt 3 71 30